Mot du rédacteur en chef

Statistique Canada publiait récemment une analyse laissant entendre qu'il n'y a pas autant de camions sur les routes qu'on pourrait le croire. Une courte mais rigoureuse réplique à cette analyse est présentée ici, dans laquelle les faits sont remis en perspective et les clarifications nécessaires sont apportées.

Dans un autre ordre d'idées, depuis la parution du dernier numéro, Mme Caroline Coulombe a quitté l'équipe du *Bulletin* pour aller relever de nouveaux défis. Nous tenons à remercier Caroline pour sa collaboration précieuse à la mise en forme du *Bulletin* depuis l'automne 2003 et lui souhaitons le meilleur pour l'avenir.

Éric Genest-Laplante
pour l'équipe du *Bulletin*

Transport maritime international

En mai, Statistique Canada a rendu publiques les données concernant le transport maritime au Canada pour l'année 2003. La première partie de cet article présente une description des données relatives au transport maritime international. L'accent y est mis sur les catégories de marchandises et les différentes régions maritimes du Canada. Dans la mesure du possible, les facteurs sous-jacents aux phénomènes évolutifs ou ponctuels sont aussi mis en évidence.

La deuxième partie de l'article est consacrée au commerce croissant du Canada avec l'Asie, et surtout à ses répercussions sur les ports canadiens. De quelle manière le port de Vancouver compose-t-il avec un trafic toujours plus important? Quels sont les effets sur les autres ports de la côte ouest et de la côte est? Y a-t-il des effets sur le commerce? Bien que l'article ne fasse qu'effleurer la problématique, il apporte quelques réponses à ces questions.
(voir page 18)

Dépenses gouvernementales en transport

La question des dépenses publiques en transport, malgré son importance, n'a pas été traitée récemment dans le *Bulletin*. Cet article comble en partie cette lacune. L'article, qui porte plus spécifiquement sur les dépenses routières, présente une comparaison entre le Québec et certaines administrations voisines, tant du Canada que des États-Unis.

En utilisant plusieurs indicateurs dont les dépenses par habitant et les dépenses en proportion du PIB, l'auteur compare les dépenses des diverses administrations sous plusieurs angles et fait ressortir des constats intéressants. La période étudiée est suffisamment longue pour permettre de dégager les principales tendances, et les facteurs à l'origine des variations passagères ou permanentes dans les tendances sont également signalées.
(voir page 25)

Le présent bulletin est produit par
le **Service de l'économie et du plan directeur en transport**
de la **Direction de la planification**
du ministère des Transports du Québec

700, boul. René-Lévesque Est, 25e étage,
Québec (Québec) G1R 5H1
Tél. : (418) 644-0447
Télec. : (418) 528-7917

Rédacteur en chef :
Éric Genest-Laplante
Analyse et rédaction :
Anne-Marie Ferland
Clément Gamache
Étienne Gaudette
France-Serge Julien
Katy Pinard

Édition électronique :
Carole Robitaille

Économie : les principaux indicateurs

Principaux indicateurs de l'activité économique, désaisonnalisés, niveaux annualisés[1]

Année	2003	2004	2003	2004			
Trimestre			IV	I	II	III	IV
			en milliards de dollars enchaînés de 1997				
Québec							
Produit intérieur brut	231,0	235,4	232,4	233,6	234,7[r]	236,8[r]	236,7
Dépenses personnelles en biens et services	136,6	141,5	137,6	139,8[r]	140,3[r]	142,0[r]	144,0
Livraisons manufacturières (en dollars courants)	130,0[r]	138,3	128,0	133,6	137,5	138,3[r]	138,7
Exportations internationales de biens	63,8	67,4	63,8	66,4[r]	67,7[r]	67,0[r]	68,7
Taux de chômage (%)	9,2	8,5	9,2	8,7	8,2	8,3	8,7
Canada							
Produit intérieur brut	1 096,4	1 126,6	1 104,4	1 112,1[r]	1 124,5[r]	1 132,6[r]	1 137,3
Dépenses personnelles en biens et services	620,4	641,9	625,8	635,2[r]	638,1[r]	643,8[r]	650,3
Livraisons manufacturières (en dollars courants)	550,9[r]	597,8	544,2	562,1	592,1	606,2[r]	602,2
Exportations de biens	359,6[r]	380,0	364,8	370,7[r]	390,1[r]	383,3[r]	377,8
Taux de chômage (%)	7,6	7,2	7,5	7,3	7,2	7,1	7,1
Indicateurs financiers							
Taux de change (dollar américain en monnaie canadienne)	1,402	1,302	1,316	1,318	1,359	1,307	1,221
Bourse de Toronto, indice S&P/TSX (1975=100)	7 162	8 646	7 951	8 632	8 402	8 501	9 049

Source : Institut de la statistique du Québec.
[1] Sauf indication contraire.

Tableau 1

Les signes conventionnels utilisés à la fois par l'Institut de la statistique du Québec et Statistique Canada sont reproduits dans la présente publication.

Signes :

Nombre non disponible ..
N'a pas lieu de figurer ...
Néant ou zéro -
Nombre infime - -
Nombre rectifié r
Données confidentielles x

Sont utilisées dans le présent document les unités de mesure du Système international.

Nombres :

Les nombres ayant été arrondis dans la majorité des tableaux, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

L'information de Statistique Canada est utilisée en vertu d'une permission du ministre de l'Industrie, à titre de ministre responsable de Statistique Canada.
On peut obtenir de l'information sur la disponibilité de la vaste gamme de données de Statistique Canada par l'entremise des bureaux régionaux de Statistique Canada, de son adresse Internet http://www.statcan.ca et au numéro sans frais 1 800 263-1136.

Transport interurbain : seul recul au premier trimestre de 2005

Katy Pinard *Économiste - Service de l'économie et du plan directeur en transport*

Variations trimestrielles

Au Québec, comme au Canada, les indices des prix de l'ensemble des biens et services (IPC) ont connu une augmentation de 0,4 % au premier trimestre de 2005 par rapport au trimestre précédent. Pour un deuxième trimestre consécutif, les consommateurs ont dû consacrer plus d'argent à leurs dépenses en transport, les indices des prix du transport (IPT) ayant progressé de 0,7 % au Québec et de 1,0 % au Canada (tableau 2).

Au cours de la même période, les indices des prix du transport privé ont enregistré un accroissement identique à ceux de l'IPT. Cette hausse est attribuable à l'augmentation des prix des deux composantes du transport privé. Au Québec, les prix d'achat et de location de véhicules automobiles et les frais d'utilisation des véhicules automobiles ont connu la même croissance (0,7 %), alors qu'au Canada les frais d'utilisation des véhicules automobiles ont enregistré une plus forte hausse que les prix d'achat et de location (1,3 % et 0,9 % respectivement). Au Québec, la hausse des frais pour les autres dépenses d'utilisation (0,9 %) s'explique principalement par la majoration des frais d'immatriculation de 3,2 % causée par l'imposition de droits d'immatriculation additionnels pour les véhicules munis de moteurs de forte cylindrée (4 litres et plus). Cette mesure, adoptée dans le cadre du budget 2004-2005 du gouvernement du Québec, vise à réduire les émissions polluantes des véhicules et des gaz à effet de serre. Au Canada, l'accroissement des primes d'assurance (1,5 %) et des frais d'immatriculation (2,4 %) se traduit par la variation à la hausse de 2,0 % des frais pour les autres dépenses d'utilisation.

Au premier trimestre de 2005, les indices des prix du transport public ont enregistré une hausse plus forte au Québec (0,8 %) qu'au Canada (0,1 %). Au Québec, la hausse des prix du transport public est attribuable à l'augmentation des coûts du transport local et de banlieue (1,9 %) puisque les prix du transport interurbain ont connu une tendance inverse, régressant de 0,6 %. Au Canada, la très légère hausse du prix du transport public s'explique par le fait que la baisse du transport interurbain (-0,9 %) a neutralisé l'augmentation des prix du transport local et de banlieue (1,7 %). Au cours du premier trimestre de 2005, les usagers du transport en commun ont vu les tarifs augmenter, ce qui a entraîné une hausse du coût du transport urbain en autobus et en métro (1,9 % au Québec et 1,8 % au Canada) ainsi que du coût des services de taxi et des autres modes de transport locaux et de banlieue (1,7 % et 1,6 %, respectivement).

Quatrième trimestre

Au cours des 12 mois allant du premier trimestre de 2004 au premier trimestre de 2005, les hausses du prix de l'essence, du coût des pièces, de l'entretien et des réparations ainsi que des autres dépenses d'utilisation des véhicules automobiles se sont traduites par une augmentation des coûts d'utilisation des véhicules automobiles de 5,2 % au Québec et de 5,3 % au Canada. Cette hausse combinée à celle des coûts d'achat et de location de véhicules automobiles (0,5 % au Québec et 1,1 % au Canada) a entraîné une progression des indices des prix du transport privé de 2,9 % au Québec et de 3,3 % au Canada.

Au cours de la même période, la majoration des prix du transport interurbain (5,1 % au Québec et 5,5 % au Canada) et celle des prix du transport local et de banlieue (4,3 % et 2,9 %, respectivement) sont conjointement responsables de l'augmentation des prix du transport public de 4,6 % au Québec et de 4,5 % au Canada.

Sur une base annuelle, l'accroissement des prix du transport privé et public s'est traduit par une hausse des IPT (3,1 % au Québec et 3,4 % au Canada), une croissance supérieure à celle des IPC qui, eux, ont augmenté de 2,2 % tant au Québec qu'au Canada.

Indices des prix du transport, principales composantes, non désaisonnalisés

Année	2004				2005	Variation 2004 / IV au 2005 / I	Variation 2004 / I au 2005 / I
Trimestre	I	II	III	IV	I		
	Base 1992 = 100					%	
Québec							
Transport privé[1]	**129,7**	**133,0**	**131,4**	**132,6**	**133,5**	**0,7**	**2,9**
Achat et location de véhicules automobiles[2]	124,8	123,8	121,9	124,5	125,4	0,7	0,5
Utilisation de véhicules automobiles	128,8	135,9	134,7	134,5	135,5	0,7	5,2
Essence	132,4	146,5	143,4	141,4	142,2	0,6	7,4
Pièces, entretien et réparation	121,0	122,8	122,8	125,3	126,5	1,0	4,5
Autres dépenses d'utilisation	130,0	131,2	131,8	132,2	133,4	0,9	2,6
Primes d'assurance	142,2	144,1	145,1	145,8	145,8	0,0	*2,5*
Transport public[3]	**159,2**	**162,3**	**165,9**	**165,1**	**166,5**	**0,8**	**4,6**
Transport local et de banlieue	142,2	142,3	145,6	145,6	148,3	1,9[4]	4,3
Transport urbain en autobus et métro	144,5	144,7	149,4	149,4	152,1	1,8	*5,3*
Taxi et autres transports locaux et de banlieue	135,3	135,3	135,3	135,3	137,6	1,7	1,7
Transport interurbain	181,9	190,8	194,5	192,2	191,1	-0,6	5,1
Ensemble du transport (IPT)	**131,6**	**135,0**	**133,6**	**134,7**	**135,7**	**0,7**	**3,1**
Ensemble des biens et services (IPC)	**119,6**	**120,7**	**120,9**	**121,7**	**122,2**	**0,4**	**2,2**
Canada							
Transport privé[1]	**140,0**	**143,7**	**142,0**	**143,1**	**144,6**	**1,0**	**3,3**
Achat et location de véhicules automobiles[2]	123,7	123,5	121,4	124,0	125,1	0,9	1,1
Utilisation de véhicules automobiles	151,0	158,9	157,5	156,9	159,0	1,3	5,3
Essence	138,9	156,3	152,6	150,5	152,1	1,1	9,5
Pièces, entretien et réparation	123,1	124,6	124,6	126,6	127,7	0,9	3,7
Autres dépenses d'utilisation	183,8	182,5	183,5	182,9	186,5	2,0	1,5
Primes d'assurance	201,9	199,8	200,2	198,8	201,8	1,5	0,0
Transport public[3]	**167,7**	**174,2**	**177,3**	**175,1**	**175,2**	**0,1**	**4,5**
Transport local et de banlieue	146,3	146,4	148,0	148,0	150,5	1,7	2,9
Transport urbain en autobus et métro	151,6	151,8	153,6	153,6	156,3	1,8	3,1
Taxi et autres transports locaux et de banlieue	127,4	127,4	128,6	128,6	130,6	1,6	2,5
Transport interurbain	184,8	196,2	200,7	196,7	194,9	-0,9	5,5
Ensemble du transport (IPT)	**142,3**	**146,3**	**144,9**	**145,7**	**147,2**	**1,0**	**3,4**
Ensemble des biens et services (IPC)	**123,2**	**124,7**	**124,9**	**125,4**	**125,9**	**0,4**	**2,2**

Source : Statistique Canada, répertoire Cansim, date d'extraction : avril 2005.

[1] Transport au moyen du véhicule automobile personnel.

[2] Incluant les locations à bail de véhicules automobiles.

[3] Transport collectif (train, autobus, avion, taxi, métro).

[4] Tous les indices des agrégats de l'IPC sont des indices enchaînés, calculés en enchaînant de façon surjective les nouvelles séries précédentes au mois de lien. Après l'enchaînement, les indices des agrégats de l'IPC ne peuvent pas être interprétés ou calculés comme des moyennes pondérées de leurs sous-agrégats. Dans des cas exceptionnels, l'enchaînement peut même avoir pour résultat qu'un agrégat de l'IPC tombe hors de la gamme des sous-agrégats. Cela explique bien ce qui s'est passé dans le cas présent, où le mouvement de l'agrégat du transport local et de banlieue est plus élevé que celui des ses sous-agrégats : transport urbain en autobus et métro et taxi et autres transports locaux de banlieue. Statistique Canada.

Tableau 2

En bref

- En 2004, les ventes de véhicules automobiles neufs ont diminué de 3,6 % au Québec et de 3,1 % au Canada par rapport à 2003. Tant au Québec qu'au Canada, les ventes des voitures particulières ont connu une diminution plus importante (- 5,0 % au Québec et -5,2 % au Canada) que celles des camions (-1,0 % et -0,8 %, respectivement). Les camions comprennent les mini-fourgonnettes, les véhicules utilitaires sport, les camions légers et lourds, les fourgonnettes et les autobus.
- En janvier 2005, les ventes de véhicules automobiles neufs ont progressé de 3,8 % au Québec par rapport à décembre 2004, alors qu'elles enregistraient un recul de 1,5 % au Canada.
- En février, au Canada, après trois mois de recul consécutifs, les ventes de véhicules automobiles neufs ont augmenté de 12,8 %. Cette importante hausse est attribuable aux ventes de voitures particulières (10,4 %) ainsi qu'aux ventes des camions (15,4 %). Les ventes au Québec ont aussi enregistré une augmentation (6,2 %) mais plus modérée qu'au Canada.
- En mars, le repli des ventes de véhicules automobiles neufs a été deux fois plus élevé au Canada (-5,9 %) qu'au Québec (-2,8 %).

2005, une année de transition

Clément Gamache *Économiste - Service de l'économie et du plan directeur en transport*

Au Canada

En 2005, les entreprises, les administrations publiques et les établissements privés prévoient consacrer près de 259 milliards de dollars à des dépenses d'investissement en installations, en équipements et en logement, soit une hausse de 6,0 % par rapport à l'année précédente (tableau 3). Cependant, il semble que cette année encore la croissance soit principalement attribuable au secteur public, avec une augmentation prévue de 10,3 %, contre seulement 5,1 % pour le secteur privé. L'investissement du secteur privé (excluant la construction résidentielle) enregistre une troisième année de croissance consécutive (7,7 %) depuis 2002. En outre, on prévoit que les dépenses des administrations publiques maintiendront la tendance à la hausse, particulièrement pour ce qui est des infrastructures. Les administrations locales et provinciales prévoient des augmentations importantes, de 18,9 % et 10,8 %, respectivement. Dans les deux cas, la plus grande partie de la croissance touchera le secteur de la construction. Les perspectives d'investissement dans les services publics s'améliorent grâce à une progression de 13,5 % dans le secteur de l'énergie électrique. Dans l'ensemble, Statistique Canada s'attend à ce que les services publics investissent 15,4 milliards de dollars, une hausse de 13,1 %.

Les industries manufacturières canadiennes prévoient augmenter leurs investissements de 14,9 %, essentiellement dans les produits du bois (61 %) et du papier (21 %) ainsi que les secteurs des raffineries (32 %), des produits chimiques (24 %), de l'électronique (22%) et des composantes et appareils électriques (19%). Dans l'ensemble, 18 des 21 industries de la fabrication prévoient une augmentation. Il s'agit d'une première hausse dans le secteur manufacturier à la suite de trois replis au cours des quatre dernières années. L'investissement dans ce secteur se situera un peu au-dessus des 22 milliards de dollars. En ce qui concerne le secteur du transport et de l'entreposage, les statistiques canadiennes atteignent un niveau de 11,4 milliards, soit une augmentation de 9,5 %. Cette croissance est attribuable pour les deux tiers aux investissements en machinerie et équipements qui devraient s'établir à 7,4 milliards, en hausse de 7,1 % par rapport à 2004. Les investissements prévus en construction dans ce secteur enregistrent une hausse de l'ordre de 14,3 % par rapport à l'an dernier pour se chiffrer à 4,1 milliards.

Note aux lecteurs :

Les perspectives d'investissement sont fondées sur une enquête-échantillon menée auprès de 29 000 entreprises, administrations publiques et établissements. L'enquête a été réalisée d'octobre 2004 à janvier 2005 et a obtenu un taux de réponse de 85 %. Le coefficient de variation, qui permet de mesurer la précision des données, est de 0,3 % à l'échelle du Canada. Les données publiées dans le présent article sont annualisées en fonction de l'année civile et exprimées en dollars courants.

Statistique Canada

Immobilisations dans l'industrie du transport et de l'entreposage, 2002-2005[1]

Secteurs et sous-secteurs d'activité économique	2002[r]	2003[r]	2004[r]	2005	Variation 2002-2003	Variation 2003-2004	Variation 2004-2005
	en millions de dollars				%		
Québec							
Industrie du transport et de l'entreposage	1 865	1 549	1 809	1 892	-16,9	16,8	4,5
Industrie du transport	1 842	1 483	1 788	1 865	-19,5	20,6	4,3
Aérien	*626*	*261*	*357*	*379*	*-58,4*	*36,8*	*6,1*
Ferroviaire	*348*	*262*	*217*	*239*	*-24,6*	*-17,3*	*10,3*
Maritime	*x*	*x*	*x*	*x*	*x*	*x*	*x*
Par camion	*313*	*239*	*320*	*282*	*-23,7*	*33,9*	*-11,9*
En commun et terrestre de voyageurs	*195*	*246*	*381*	*546*	*26,2*	*55,1*	*43,5*
Pipeline	*14*	*9*	*54*	*17*	*-37,1*	*509,1*	*-68,1*
Tourisme et d'agrément	*10*	*9*	*7*	*7*	*-5,2*	*-25,3*	*7,4*
Activités de soutien au transport	*256*	*287*	*381*	*302*	*11,9*	*32,9*	*-20,8*
Ensemble de l'activité économique	**40 743**	**43 485**	**49 144**	**50 210**	**6,7**	**13,0**	**2,2**
Ontario							
Industrie du transport et de l'entreposage	4 145	3 665	3 615	4 093	-11,6	-1,4	13,2
Ensemble de l'activité économique	**78 733**	**82 226**	**85 635**	**90 697**	**4,4**	**4,1**	**5,9**
Canada							
Industrie du transport et de l'entreposage	11 788	10 182	10 446	11 443	-13,6	2,6	9,5
Industrie du transport	11 359	9 575	9 844	10 682	-13,3	8,5	8,5
Aérien	*3 751*	*2 161*	*2 364*	*2 350*	*-42,4*	*9,4*	*-0,6*
Ferroviaire	*1 137*	*1 274*	*1 164*	*1 293*	*12,1*	*-8,7*	*11,1*
Maritime	*164*	*148*	*262*	*380*	*-9,7*	*77,2*	*45,0*
Par camion	*1 277*	*1 582*	*1 608*	*1 668*	*23,9*	*1,7*	*3,7*
En commun et terrestre de voyageurs	*1 471*	*1 582*	*1 750*	*2 143*	*7,5*	*10,6*	*22,5*
Pipeline	*1 300*	*811*	*886*	*806*	*-37,7*	*9,3*	*-9,0*
Tourisme et d'agrément	*49*	*44*	*52*	*45*	*-10,0*	*18,2*	*-14,4*
Activités de soutien au transport	*2 210*	*2 015*	*1 760*	*1 998*	*-8,8*	*-12,7*	*13,5*
Ensemble de l'activité économique	**213 979**	**224 850**	**243 871**	**258 610**	**5,1**	**8,5**	**6,0**

Sources : Statistique Canada, *Investissements privés et publics au Canada*, n° 61-205-XIB au catalogue, Bureau de la statistique du Canada.
Compilation du Service de l'économie et du plan directeur en transport, ministère des Transports du Québec.
2002 et 2003: dépenses réelles; 2004: dépenses réelles provisoires; 2005: dépenses prévues provisoires.

[1] Prévisions pour l'année 2005.

Tableau 3

Au Québec

En 2005, les résultats provisoires de l'enquête annuelle de Statistique Canada sur les intentions en matière d'investissement des divers agents économiques révèlent une hausse de 2,2 % des immobilisations, une dixième augmentation annuelle consécutive. L'injection de capitaux en machinerie et équipements enregistre une augmentation de 3,4 %. Cela s'explique par des taux d'intérêt toujours bas, conjugués à un taux de change favorable par rapport à la devise américaine, ce qui permet l'importation de pièces et d'équipements à de meilleurs coûts. La croissance provient principalement du secteur public, la contribution du secteur privé québécois contrastant avec les résultats affichés par le reste du Canada (respectivement 2,2 % et 7,7 %); la croissance des investissements dans les deux cas est toutefois largement tributaire de la contribution du secteur public (9,4 % contre 10,3 %).

Les immobilisations québécoises totales devraient atteindre plus de 50,2 milliards de dollars cette année (33 milliards en excluant les mises en chantier résidentielles), une hausse de 2,2 % (4,8 % en excluant l'habitation). Les dépenses en infrastructures devraient enregistrer une hausse de 1,4 % pour atteindre 31 milliards, alors que celles en machinerie et équipements devraient progresser de 3,4 % pour s'établir à 19 milliards. Les dépenses en immobilisations augmenteront légèrement dans les secteurs de la fabrication (1,4 %), du transport et de l'entreposage (4,5 %), du commerce de gros (2,6 %) et du détail (1,1 %), mais

elles demeureront un peu plus soutenues dans les secteurs de l'extraction minière, de pétrole et de gaz (18,1 %), de l'administration publique (12,6 %)—particulièrement en ce qui concerne les infrastructures (15,4 %)—ainsi que dans les secteurs de l'hébergement et des services de restauration (15,4 %). Toutefois, les secteurs d'activité liés à la construction industrielle et résidentielle enregistrent des replis respectifs de 1,8 % et 2,5 %. Il en va de même pour la plupart des services, dont les services professionnels (6,2 %), la gestion d'entreprise (27,4 %), les services d'enseignement (2,1 %), les soins de santé et d'assistance sociale (1,8 %), les arts et spectacles (5,8 %) et les autres services, sauf ceux de l'administration publique (19,9 %).

Transport et entreposage

Les prévisions pour 2005 laissent entrevoir une certaine reprise des investissements canadiens en matière de transport. Ceux-ci passent d'un repli de 12,0 % en 2003 à une hausse de 2,6 % l'an dernier et à une augmentation prévue pour la présente année de 9,5 %, pour s'établir à 11,4 milliards de dollars. Ce sont les dépenses consacrées à la construction neuve qui reçoivent la faveur des investisseurs : celles-ci devraient croître de plus de 14,3 % (alors qu'elles étaient à peu près stable l'an dernier), pour atteindre 4,1 milliards. Les sommes consacrées aux équipements et à la machinerie enregistrent tout de même une hausse de 7,1 % par rapport à 2004, soit 7,4 milliards. Ainsi, les sommes investies en équipements demeurent les plus importantes, représentant environ les deux tiers des sommes destinées au secteur des services de transport. Seuls le transport de tourisme et d'agrément, le transport par pipeline et, dans une moindre mesure, le transport aérien, connaissent des replis, respectivement de l'ordre de 14,4 %, 9,0 % et 0,6 % par rapport à l'année précédente. Le transport en commun et terrestre des voyageurs connaît la plus forte augmentation en termes absolus, soit 393 millions de dollars ou 22,5 %, pour s'établir à 2,1 milliards. Toutefois, c'est le transport maritime qui enregistre le taux le plus élevé, soit une augmentation de 45,0 %, pour atteindre 280 millions. Par ordre d'importance des montants prévus, outre les secteurs du transport maritime et du transport en commun et terrestre de voyageurs, ce sont les secteurs des autres activités de soutien au transport et du transport ferroviaire qui enregistrent les plus fortes augmentations, respectivement 13,5 % et 11,1 %. Enfin, les investissements consacrés au transport par camion augmentent de 3,7 % pour atteindre 1,7 milliard, ce qui place ce secteur au quatrième rang après le transport aérien (2,4 G$), le transport en commun (2,1 G$) et les activités de soutien au transport (2,0 G$).

L'industrie québécoise des services de transport prévoit, pour l'année 2005, une faible croissance, de l'ordre de 4,3 % comparativement à près de 21 % en 2004. C'est principalement aux investissements en machinerie et équipements que devrait être attribuable cette hausse, de 6,8 %, soit près de 1,1 milliard de dollars, comparativement à 772 millions de dollars pour la construction neuve, une augmentation prévue d'à peine 1 %. Selon l'importance des sommes investies, c'est le transport en commun et terrestre de voyageurs qui contribue le plus à la croissance, avec une augmentation prévue de 43,5 %, pour atteindre 546 millions. Au cours des quatre dernières années, ce secteur a affiché une progression de plus de 400 %, qui s'explique en bonne partie par les investissements consentis pour prolonger le métro de Montréal vers Laval et les projets d'infrastructure annoncés.

Les investissements en machinerie et équipements pour le transport aérien ainsi que les dépenses en immobilisations pour le transport ferroviaire participent également de manière significative à l'injection de capital fixe en transport, enregistrant des taux respectifs de 6 % et 10 %, pour s'établir à 379 et 239 millions de dollars. Dans une moindre mesure, le transport de tourisme et d'agrément contribue également à l'accroissement des immobilisations dans le secteur, enregistrant une augmentation de 7,4 % (correspondant toutefois à peine à 7 millions de dépenses). Les entreprises de transport par camion anticipent, quant à elles, une baisse de leurs investissements de l'ordre de 12 %, après un recul de 6 % l'an dernier, ce qui représente en valeur absolue une diminution correspondante de l'ordre de 57 millions sur deux ans, un repli principalement attribuable au recul enregistré en matière de dépenses en équipements et machinerie. Il en va de même des activités de soutien au transport où on prévoit un repli substantiel de près de 21 % par rapport à 2004, faisant suite à quatre années de croissance soutenue (de 117 %).

Machinerie et équipements

Les investissements en machinerie et équipements constituent, en quelque sorte, un indicateur avancé de la capacité d'affronter la concurrence des divers acteurs économiques. L'introduction de nouvelles technologies ou d'équipements plus performants permet aux différents agents économiques d'augmenter leur productivité et de mieux tirer leur épingle du jeu, notamment sur les marchés internationaux. L'augmentation des investissements dans le secteur de la construction neuve est un indicateur de la vitalité de l'industrie, puisque la construction est génératrice de nouvelles productions, d'emplois et de prospérité. Pour ces raisons, il convient d'effectuer également une comparaison sectorielle entre les investissements faits au Québec et dans l'ensemble du Canada.

Au Québec, la proportion des dépenses consacrées à l'achat de machinerie et d'équipements sur le total des investissements pour le secteur des services de transport ne cesse de s'amenuiser pour s'établir à 57,3 % en 2004[1] et remonter légèrement à 58,9 % en 2005. À titre de comparaison, en 2005, cet indice atteint pour l'ensemble de l'économie (tous les secteurs de l'économie confondus, excluant la construction résidentielle) un ratio de 58,2 %, alors que le secteur de la fabrication consacre près de 88,6 % de ses investissements à des achats d'équipements et de machinerie, dont 88,0 % pour l'industrie très compétitive des fabricants de matériel de transport.

Par ailleurs, le ratio Québec/Canada des investissements totaux dans le secteur des services de transports enregistre un sommet d'environ 17 % pour une deuxième année consécutive. Au cours de la première moitié des années 90, ce rapport atteignait à peine 11 %. Pour ce secteur, le Québec compte pour environ 16 % des investissements canadiens en machinerie et équipements et pour plus de 20 % en construction d'infrastructures neuves. Cependant, la part du Québec pour l'ensemble des secteurs d'activité économique se chiffre à 19 %. À cet l'égard, la part québécoise des investissements impartis à l'échelle canadienne se répartit à peu près également entre les dépenses en construction et celles en machinerie et équipements.

L'ajustement économique se poursuivra

Le 6 mai dernier, M. David Dodge, gouverneur de la Banque du Canada, faisait part des perspectives dégagées par la Banque du Canada en ce qui a trait aux forces du marché qui déterminent la façon dont les entreprises canadiennes font face à la concurrence mondiale[2], particulièrement en matière d'investissements. En guise de conclusion, nous présentons succinctement certains extraits de son allocution parmi les plus pertinents.

« Ces deux dernières années, les cours des produits de base ont très fortement augmenté. Les termes de l'échange du Canada — c'est-à-dire le ratio des prix que les Canadiens obtiennent de leurs exportations à ceux qu'ils paient pour leurs importations — se sont améliorés de plus de 16 % depuis la fin de 2001. Par suite de ce relèvement des prix et de la demande, nous avons observé une hausse marquée des dépenses d'investissement dans les domaines de l'extraction pétrolière et gazière, des activités minières et de la fabrication de produits du bois. »

« On assiste également à un essor des investissements dans des secteurs peu ouverts aux échanges internationaux, tels que ceux de la production d'électricité, de la finance et des assurances (...), (certains services de transport des personnes). (...), Les entreprises réagissent aux gains substantiels qui ont été enregistrés au chapitre de la demande intérieure (...). Il y a toutefois d'autres secteurs qui sont largement tributaires du commerce international et qui n'ont pas connu de hausse des prix de leurs produits. Je parle ici des industries productrices de biens, comme celles des pièces automobiles, du textile et de la confection, ainsi que de certaines branches du secteur des services, dont celle du tourisme. Les entreprises de ces secteurs se ressentent de l'appréciation du dollar canadien et doivent, de surcroît, faire face à une intensification de la concurrence provenant d'autres pays. »

« Ce qui est rassurant, c'est que bon nombre d'entreprises canadiennes procèdent à des ajustements. Elles investissent pour élever leur degré de spécialisation et leur productivité ainsi que pour abaisser leurs coûts. Dans le secteur de la production de biens, où la majorité des machines et du matériel destinés à améliorer la productivité sont fabriqués à l'étranger et facturés en dollars É.-U., l'appréciation de notre monnaie est venue réduire substantiellement les coûts de ces équipements, ce qui a incité les entreprises canadiennes à acheter des outils en vue d'augmenter leur productivité. (...), Il se produit également d'autres types d'ajustements. Ainsi, un nombre croissant d'entreprises cherche à comprimer leurs coûts en important plus d'intrants. D'autres firmes encore préfèrent délaisser la production de biens et de services peu rentables pour se tourner vers ceux qui offrent de meilleures perspectives de profits. »

« La politique monétaire facilite ce processus d'ajustement en maintenant à un niveau élevé la croissance de la demande intérieure. Les bas taux d'intérêt en vigueur

stimulent en effet les dépenses des ménages et des entreprises, ce qui contribue à faire tourner l'économie près des limites de sa capacité. Cette forte demande intérieure est certes importante à l'échelle du pays, mais elle le sera tout particulièrement, (...), cette année et l'an prochain, car il est probable que la croissance du secteur de l'administration publique marquera le pas. (...), il ressort de notre analyse globale que l'expansion de l'industrie manufacturière devrait se tasser sous l'effet de l'appréciation de notre monnaie, qui comprime la demande de produits fabriqués au Canada, (...). Cette appréciation avive en outre la concurrence que subit le secteur de l'hôtellerie et du tourisme, (...). En revanche, on peut s'attendre à ce que la vigueur persistante de la demande des ménages et des entreprises stimule (...) les secteurs des services aux entreprises et du commerce de détail (...). »

[1] La proportion moyenne s'est établie à quelque 70 % pour les années 1999 à 2003.

[2] *L'ajustement de l'économie canadienne aux forces économiques mondiales*, allocution prononcée par David Dodg, gouverneur de la Banque du Canada devant la Chambre de commerce d'Ottawa, le 6 mai 2005, http://www.banqueducanada.ca/fr/discours/2005/sp05-5f.htm

L'industrie du transport et de l'entreposage reprend son souffle en 2004

Anne-Marie Ferland *Économiste - Service de l'économie et du plan directeur en transport*

Transport et entreposage : l'emploi croît plus rapidement que l'ensemble de l'économie en 2004

Après quelques années pénibles au chapitre de l'emploi, l'industrie canadienne du transport et de l'entreposage a renoué avec la croissance en 2004. En effet, le nombre de salariés dans cette industrie au Canada est passé de 610 013 en 2003 à 615 879 en 2004. Il s'agit d'une augmentation de 1 %, plus élevée que l'augmentation du nombre de salariés dans l'ensemble des industries canadiennes, qui s'est établie à 0,9 % de 2003 à 2004 (tableau 4).

L'augmentation du nombre de salariés dans l'industrie canadienne du transport et de l'entreposage en 2004 résulte des croissances de l'emploi observées dans les industries du transport aérien (+0,1 %), du transport par camion (+1,8 %), des messageries et des services de messagers (+2,4 %) et des autres services de transport (+3,7 %)[1]. Au cours de cette période, l'emploi a été en baisse de 0,8 % dans l'industrie des activités de soutien au transport et de 4,0 % dans l'industrie du transport ferroviaire, en raison d'une grève au CN qui a touché 6 000 employés au mois de février de 2004.

Quoiqu'un peu plus modeste que dans l'ensemble du Canada, la croissance du nombre de salariés dans l'industrie québécoise du transport et de l'entreposage de 2003 à 2004 a elle aussi été plus élevée que dans l'ensemble de l'économie, enregistrant une hausse de 0,8 % comparativement à 0,5 % pour l'ensemble de l'économie. L'augmentation résulte des hausses conjuguées de l'emploi observées dans les industries du transport aérien (+1,2 %), du transport en commun (+2,8 %), des messageries et services de messagers (+6,9 %) et des autres services de transport (+2,3 %). Au cours de cette période, l'emploi dans l'industrie du transport ferroviaire a diminué de 4,5 %, en raison de la grève majeure de février 2004. L'emploi dans l'industrie québécoise du camionnage a pour sa part poursuivi son recul, diminuant de 0,3 %, alors qu'il n'a cessé de croître dans le reste du Canada. Par contre, l'analyse des données des douze derniers mois (de mars 2004 à février 2005) laisse présager un retour à la croissance du nombre de salariés dans cette industrie en 2005, le nombre d'emplois ayant augmenté de 0,9 % au cours de la période.

Toujours selon les statistiques des douze derniers mois se terminant en février 2005, l'emploi dans l'industrie du transport et de l'entreposage continue de progresser et ce, toujours plus rapidement que dans l'ensemble de l'économie. En effet, entre la période de mars 2003 à février 2004 et la période correspondante subséquente, le nombre de salariés dans cette industrie a augmenté de 1,9 % au Canada et de 2,0 % au Québec, alors que la croissance de l'emploi dans l'ensemble de l'économie s'établissait à 1,0 % au Canada et à 0,6 % au Québec.

Nombre de salariés dans l'industrie du transport et de l'entreposage

Année	Annuel 2002	Annuel 2003	Annuel 2004	Partiel 2003-2004 (mars à février)	Partiel 2004-2005 (mars à février)	Variation 2002-2003	Variation 2003-2004	Variation 2003-2004 2004-2005 (mars à février)
						%		
Canada								
Transport et entreposage	611 993	610 013	615 879	607 488	618 816	-0,3	1,0	1,9
Transport aérien	*55 135*	*57 155*	*57 223*	*56 835*	*57 501*	*3,7*	*0,1*	*1,2*
Transport ferroviaire	*49 703*	*44 936*	*43 145*	*43 463*	*43 462*	*-9,6*	*-4,0*	*0,0*
Transport par camion	*163 366*	*165 085*	*168 029*	*165 075*	*168 575*	*1,1*	*1,8*	*2,1*
Transport en commun	*100 194*	*98 086*	*98 079*	*97 782*	*98 538*	*-2,1*	*0,0*	*0,8*
Activités de soutien au transport	*83 867*	*85 228*	*84 555*	*85 172*	*84 192*	*1,6*	*-0,8*	*-1,2*
Messageries et services de messagers	*40 062*	*41 076*	*42 046*	*41 106*	*42 347*	*2,5*	*2,4*	*3,0*
Autres	*119 666*	*118 447*	*122 802*	*118 055*	*124 201*	*-1,0*	*3,7*	*5,2*
Ensemble de l'économie	**12 986 623**	**13 219 917**	**13 337 914**	**13 230 274**	**13 365 207**	**1,8**	**0,9**	**1,0**
Québec								
Transport et entreposage	143 419	139 392	140 534	138 450	141 239	-2,8	0,8	2,0
Transport aérien	*13 247*	*13 394*	*13 551*	*13 342*	13 603	*1,1*	*1,2*	*2,0*
Transport ferroviaire	*13 926*	*12 527*	*11 968*	*12 041*	12 028	*-10,0*	*-4,5*	*-0,1*
Transport par camion	*38 431*	*38 298*	*38 174*	*38 004*	38 343	*-0,3*	*-0,3*	*0,9*
Transport en commun	*31 289*	*29 529*	*30 346*	*29 542*	30 582	*-5,6*	*2,8*	*3,5*
Activités de soutien au transport	*18 614*	*18 484*	*18 323*	*18 392*	18 279	*-0,7*	*-0,9*	*-0,6*
Messageries et services de messagers	*7 602*	*8 229*	*8 798*	*8 358*	8 877	*8,2*	*6,9*	*6,2*
Autres	*20 310*	*18 931*	*19 374*	*18 771*	19 527	*-6,8*	*2,3*	*4,0*
Ensemble de l'économie	**3 076 813**	**3 136 876**	**3 151 713**	**3 138 726**	**3 156 088**	**2,0**	**0,5**	**0,6**

Source : Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures du travail, dans CANSIM II, matrices 17042 (Canada) et 17047 (Québec), incluant les heures supplémentaires (données non désaisonnalisées), date d'extraction : 5 mai 2005.

Tableau 4

Rémunération en hausse dans l'industrie du transport et de l'entreposage au Québec

Alors que dans l'ensemble des industries canadiennes, la rémunération horaire moyenne des travailleurs a augmenté de 2,3 % de 2003 à 2004, la rémunération horaire moyenne des travailleurs de l'industrie canadienne du transport et de l'entreposage a subi un recul de 0,7 % (tableau 5). Cette baisse résulte en grande partie d'une diminution de 5,3 % de la rémunération dans l'industrie du transport aérien, qui découle principalement du plan de redressement financier adopté par Air Canada en août 2004. D'autres secteurs ont également affiché des baisses, soit les industries des activités de soutien au transport et des messageries et des services de messagers, dont les travailleurs ont vu leur rémunération diminuer de 2,6 % et de 1,3 % respectivement.

Selon les données des douze derniers mois, la rémunération horaire moyenne dans l'industrie canadienne du transport et de l'entreposage continue de régresser en 2005, en baisse de 0,3 % entre les périodes de mars 2003 à février 2004 et de mars 2004 à février 2005.

La situation de la rémunération dans l'industrie du transport et de l'entreposage est légèrement plus encourageante au Québec, la rémunération y ayant augmenté de 0,4 % de 2003 à 2004. C'est toutefois beaucoup moins que la hausse moyenne des salaires observée dans l'ensemble de l'économie québécoise, qui s'est élevée à 1,8 % de 2003 à 2004. Au cours de cette période, les hausses de rémunération les plus importantes ont été enregistrées dans l'industrie du transport en commun (+1,9 %) et dans les autres industries du transport (+6,0 %).

Parmi les travailleurs de l'industrie du transport et de l'entreposage au Québec, seuls ceux des industries du transport aérien et des messageries et services de messagers ont vu leur rémunération horaire moyenne diminuer de 2003 à 2004. La baisse a été de 7,7 % dans l'industrie du transport aérien (comparativement à une baisse de 5,3 % au Canada), ce qui indique que les travailleurs de ce secteur ont été plus durement touchés au Québec que dans l'ensemble du Canada par les mesures de restructuration de l'industrie adoptées en 2004. Dans l'industrie des messageries et services de messagers, la baisse de la rémunération a été de 0,2 %.

Si l'on compare les données des douze derniers mois (de mars 2004 à février 2005) à celles des douze mois précédents (de mars 2003 à février 2004), on constate que la croissance de la rémunération horaire moyenne des travailleurs de l'industrie du transport et de l'entreposage au Québec, en hausse de 1,1 %, se poursuit en 2005.

Rémunération hebdomadaire moyenne des salariés dans l'industrie du transport et de l'entreposage

Année	Annuel 2002	Annuel 2003	Annuel 2004	Partiel 2003-2004 (mars à février)	Partiel 2004-2005 (mars à février)	Variation 2002-2003	Variation 2003-2004	Variation 2003-2004 2004-2005 (mars à février)
			en dollars				%	
Canada								
Transport et entreposage	764	762	757	760	758	-0,3	-0,7	-0,3
Transport aérien	*950*	*917*	*868*	902	867	-3,5	-5,3	-3,9
Transport ferroviaire	*913*	*926*	*935*	930	937	1,4	1,0	0,8
Transport par camion	*716*	*712*	*716*	712	719	-0,6	0,6	1,0
Transport en commun	*638*	*642*	*643*	642	645	0,6	0,2	0,5
Activités de soutien au transport	*836*	*819*	*798*	814	799	-2,0	-2,6	-1,8
Messageries et services de messagers	*687*	*690*	*681*	689	683	0,4	-1,3	-0,9
Autres	*763*	*778*	*788*	780	785	2,0	1,2	0,7
Ensemble de l'économie	**681**	**690**	**706**	**692**	**708**	**1,3**	**2,3**	**2,3**
Québec								
Transport et entreposage	717	716	719	714	722	-0,1	0,4	1,1
Transport aérien	*901*	*854*	*788*	834	785	-5,2	-7,7	-5,9
Transport ferroviaire	*942*	*940*	*947*	940	951	-0,2	0,7	1,2
Transport par camion	*604*	*628*	*630*	631	632	4,0	0,3	0,2
Transport en commun	*642*	*631*	*643*	631	647	-1,7	1,9	2,5
Activités de soutien au transport	*786*	*783*	*790*	780	799	-0,4	0,9	2,4
Messageries et services de messagers	*661*	*646*	*645*	643	647	-2,3	-0,2	0,6
Autres	*730*	*746*	*791*	749	793	2,2	6,0	5,9
Ensemble de l'économie	**645**	**658**	**670**	**660**	**672**	**2,0**	**1,8**	**1,8**

Source : Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures du travail, dans CANSIM II, matrices 17042 (Canada) et 17047 (Québec), incluant les heures supplémentaires (données non désaisonnalisées), date d'extraction : 5 mai 2005.

Tableau 5

[1] La catégorie «Autres» comprend notamment le transport maritime et l'industrie de l'entreposage.

COMMERCE EXTÉRIEUR

Le commerce extérieur du Québec en 2004

Clément Gamache *Économiste - Service de l'économie et du plan directeur en transport*

Au cours de l'année 2004, les exportations du Québec ont enregistré une hausse de 6,8 % par rapport à l'année précédente. Les importations ont quant à elles progressé de 7,9 % au cours de la même période. En 2004, pour la première fois depuis plus d'une décennie, la balance commerciale du Québec devient déficitaire, pour s'établir à 36 millions de dollars. Cela contraste avec le surplus record de 6,8 milliards en 2001. En 2003, le Québec affichait son surplus le plus faible, soit de 593 millions.

États-Unis

Les exportations vers les États-Unis ont progressé de 4,9 % en 2004 par rapport à 2003. Quant aux importations, elles augmentent de 4,8 %. Le surplus de la balance commerciale du Québec avec les États-Unis s'établit à un niveau d'environ 31,1 milliards de dollars, soit une légère hausse par rapport à 2003 mais en repli comparativement au sommet de 33,4 milliards atteint en 2000. Il s'agit d'une excellente performance, compte tenu surtout de la forte remontée de la devise canadienne.

Principaux pays

EXPORTATIONS

● En 2004, les trois marchés d'exportation québécois les plus importants après les États-Unis (soit, par ordre d'importance, le Royaume-Uni, le Japon et la France) affichent une forte augmentation des exportations, de 15,2 % par rapport à 2003, pour atteindre une valeur de 3,6 milliards de dollars (tableau 6). Parmi les 21 principaux marchés d'exportation suivants, seuls l'Allemagne, l'Inde et Taiwan ont diminué leurs achats au Québec, respectivement de 30,6 %, 8,7 % et 8,4 %, ce qui porte le total à 1,6 milliard, soit un repli important de 25,4 % par rapport à 2003. La valeur des exportations québécoises connaît donc une hausse de l'ordre 6,7 % dans l'ensemble des 25 principaux marchés, un gain de plus de 4,1 milliards par rapport à 2003. Le total des exportations du Québec se chiffre à 68,6 milliards, ce qui représente une augmentation de 6,8 % par rapport à l'année précédente.

IMPORTATIONS

● Les cinq principaux marchés d'approvisionnement du Québec, outre les États-Unis, sont, dans l'ordre, le Royaume-Uni, le Japon, la Chine, le Mexique et l'Allemagne. Pour ceux-ci, les importations québécoises enregistrent en 2004 par rapport à 2003 une hausse de 16,6 %, pour s'établir à 18,4 milliards de dollars (tableau 7). Les trois pays d'origine suivants, soit la France, la Norvège et l'Italie, connaissent un léger recul de

Principaux marchés d'exportation du Québec, 2003-2004

Année		2003	2004	Variation 2003-2004
		en millions de dollars courants		%
Pays destinataires en 2004				
1	Etats-Unis	53 424,2	56 046,4	4,9
2	Royaume-Uni	1 284,6	1 543,4	20,1
3	Japon	845,4	1 097,3	29,8
4	France	934,6	971,4	3,9
5	Allemagne	1 202,5	835,0	-30,6
6	Chine	540,2	686,0	27,0
7	Pays-Bas	520,8	591,2	13,5
8	Italie	348,4	493,2	41,6
9	Espagne	291,3	392,1	34,6
10	Australie	216,8	386,3	78,2
11	Mexique	321,5	370,4	15,2
12	Belgique	207,2	271,5	31,0
13	Irlande	201,1	267,2	32,9
14	Corée du Sud	215,4	253,3	17,6
15	Suisse	179,6	205,9	14,6
16	Inde	221,1	201,8	-8,7
17	Pakistan	23,5	198,6	745,1
18	Singapour	116,1	192,3	65,6
19	Brésil	155,2	173,4	11,7
20	Hong-Kong	171,8	172,7	0,5
21	Norvège	61,4	156,1	154,2
22	Autriche	90,0	148,1	64,6
23	Taïwan	145,3	133,1	-8,4
24	Israël	110,0	132,7	20,6
25	Afrique du Sud	79,3	130,7	64,8
25 principaux pays		**61 907,3**	**66 050,0**	**6,7**
Total des exportations		**64 228,4**	**68 614,2**	**6,8**

Source : Institut de la statistique du Québec. Direction des statistiques économiques et sociales, février 2005.

Tableau 6

Principaux marchés d'importation du Québec, 2003-2004

Année		2003	2004	Variation 2003-2004
		en millions de dollars courants		%
Pays d'origine en 2004				
1	Etats-Unis	23 787,2	24 931,8	4,8
2	Royaume-Uni	3 916,7	4 999,9	27,7
3	Japon	4 544,2	4 778,5	5,2
4	Chine	2 385,8	2 889,8	21,1
5	Mexique	2 548,5	2 878,9	13,0
6	Allemagne	2 348,3	2 809,5	19,6
7	France	2 740,1	2 708,2	-1,2
8	Norvège	2 258,3	2 238,4	-0,9
9	Italie	2 137,2	2 082,4	-2,6
10	Algérie	1 373,6	1 409,2	2,6
11	Corée du Sud	1 155,9	1 142,7	-1,1
12	Taïwan	687,7	905,1	31,6
13	Venezuela	509,9	892,8	75,1
14	Australie	734,4	837,3	14,0
15	Malaisie	771,0	790,9	2,6
16	Brésil	407,1	693,6	70,4
17	Espagne	844,0	681,6	-19,2
18	Thaïlande	503,8	614,5	22,0
19	Inde	541,2	574,2	6,1
20	Suède	584,8	554,2	-5,2
21	Philippines	422,7	529,2	25,2
22	Suisse	454,1	525,2	15,7
23	Belgique	60,2	509,6	746,5
24	Autriche	385,1	497,0	29,1
25	Hong-Kong	370,7	473,3	27,7
25 principaux pays		**56 472,4**	**61 947,7**	**9,7**
Total des importations		**63 635,4**	**68 650,0**	**7,9**

Source : Institut de la statistique du Québec. Direction des statistiques économiques et sociales, février 2005.

Tableau 7

1,5 %. Parmi les 16 marchés d'importation suivants, seulement trois pays affichent aussi un repli. Par ordre d'importance des sommes, il s'agit de la Corée du Sud (1,1 %), de l'Espagne (19,2 %) et de la Suède (5,2 %). Les 25 principaux pays d'où proviennent les achats enregistrent, au cours de l'année 2004, une augmentation de 9,7 %, soit une hausse d'environ 5,5 milliards par rapport à 2003 pour atteindre 62,0 milliards. L'ensemble des importations québécoises s'établit à 68,7 milliards en 2004, ce qui représente une hausse de 7,9 % par rapport à 2003.

La balance commerciale des 24 principaux pays (excluant les États-Unis) ayant des échanges commerciaux avec le Québec affiche donc un solde nettement négatif (importations supérieures aux exportations), de l'ordre de 27,0 milliards de dollars, en hausse de 11,6 % par rapport à 2003.

Principaux produits

EXPORTATIONS (EN DOLLARS CONSTANTS[1])

● Au cours de 2004, seulement 3 des 25 principaux groupes de produits exportés ont connu une diminution par rapport à la période correspondante de 2003. Au total, les 25 principaux groupes de produits enregistrent une augmentation de 5,6 % (tableau 8). Le principal produit d'exportation du Québec, les avions complets, connaît une baisse de 16,6 % par rapport à l'année précédente, pour s'établir à près de 6 milliards de dollars. Au deuxième rang, l'aluminium affiche également une baisse de 8,1 %, pour s'établir à 5,3 milliards. Le seul autre groupe ayant connu un recul se révèle être celui des publications et imprimés, avec une diminution de 4,3 %, pour s'établir à 676 millions. De leur côté, les ventes d'équipements et de matériel de communication affichent un taux de croissance de 17 %, les ventes de papier journal progressent d'à peine 1 %, alors que celles des machines et

Principaux produits québécois exportés, aux prix de 1997, données désaisonnalisées, 2003-2004

Année	2003	2004	Variation 2003-2004
	en millions de dollars		%
Avions complets y compris moteurs	7 140,8	5 954,6	-16,6
Aluminium, y compris alliages	5 713,9	5 250,4	-8,1
Autre équip. et matériel de télécommunication	3 769,9	4 396,9	16,6
Papier journal	3 433,7	3 468,6	1,0
Machines et matériel de bureau	2 254,8	3 189,2	41,4
Bois d'oeuvre, résineux	1 875,2	2 057,7	9,7
Autres matériel et outils	2 006,5	2 048,3	2,1
Moteurs d'avions et leurs pièces	1 474,3	1 842,8	25,0
Vêtements et accessoires vestimentaires	1 561,0	1 579,8	1,2
Autres produits finis	1 142,6	1 482,6	29,8
Viandes fraîches, réfrigérées ou congelées	1 022,8	1 194,0	16,7
Autres demi-produits en bois	1 018,3	1 125,5	10,5
Autres instruments de mesure, contrôle, laboratoire, médical et optique	936,6	1 101,9	17,6
Ouvrages de base en métal	894,9	988,9	10,5
Cuivre et alliages	741,1	987,2	33,2
Pâte de bois et pâte similaire	947,4	981,4	3,6
Autres effets ménagers et personnels	754,2	883,2	17,1
Formes de bases en matières plastiques	733,6	873,7	19,1
Récipients et fermetures	816,3	865,5	6,0
Autre papier à imprimerie	630,8	819,3	29,9
Pièces de véhicules automobiles, sauf moteurs	664,8	738,1	11,0
Autre papier	696,0	696,3	0,0
Imprimés	706,1	675,7	-4,3
Pièces d'avions, sauf moteurs	609,2	657,1	7,9
Autres véhicules moteurs	604,4	646,4	6,9
25 principaux produits	**42 149,6**	**44 504,9**	**5,6**
Total	**63 827,1**	**67 432,4**	**5,6**

Source : Institut de la Statistique du Québec, Direction des statistiques économiques et sociales, décembre 2004.

Tableau 8

du matériel de bureau sont en hausse de 41 %. Les 18 autres catégories de produits québécois suivants connaissent toutes une augmentation de la demande de telle sorte que les exportations du Québec font un bond de 11,7 %. Ces 18 produits représentent de plus de 20 milliards d'achats effectués par les étrangers.

Importations (en dollars constants)

● Au cours de l'année 2004, seulement 3 des 25 principaux groupes de produits importés affichent un recul par rapport à l'année précédente. La valeur de l'ensemble des 25 principaux groupes de produits importés progresse de 10,6 % par rapport à l'année précédente (tableau 9). Les importations québécoises du principal groupe de produits acheté à l'étranger, les ordinateurs électroniques, augmentent de 18,5 % pour s'établir à 7,4 milliards de dollars. Les automobiles viennent au deuxième rang, affichant toutefois une diminution de 8,3 % (6,6 milliards), tout comme, au troisième rang, les achats de pétrole brut qui diminuent de 4,7 % (4,6 milliards). Suivent le groupe des tubes électriques et des semi-conducteurs et celui des équipements et du matériel de télécommunication, avec 3,8 et 2,6 milliards, respectivement en hausse de 66 % et 17 %. Les médicaments et les produits pharmaceutiques sont le seul autre groupe de produits dont les importations régressent, soit de 19 %. Les 19 produits suivants connaissent tous une hausse, de telle sorte que les importations du Québec font un bond de 16,5 %. Parmi les autres produits connaissant une hausse importante, on note les métaux précieux et alliages (262 %), les cuivres et alliages (86 %), les minerais et déchets métallifères (36 %), les dérivés du pétrole et du charbon (33 %) ainsi que le papier et le carton (22 %). Ces produits représentent près de 3,8 milliards d'achats à l'étranger, ce qui constitue 5,4 % des importations québécoises en termes de valeur.

Principaux produits québécois importés, aux prix de 1997, données désaisonnalisées, 2003-2004

Année	2003	2004	Variation 2003-2004
	en millions de dollars		%
Ordinateurs électroniques	6 202,1	7 348,5	18,5
Automobiles et châssis	7 208,2	6 607,1	-8,3
Pétrole brut	4 858,5	4 628,9	-4,7
Tubes électriques et semi-conducteurs	2 307,9	3 831,9	66,0
Autre équip. et matériel de télécommunication	2 241,9	2 611,4	16,5
Camions, tracteurs routiers et châssis	1 695,4	1 856,2	9,5
Médicaments et prod. pharmaceutiques, en dose	2 213,2	1 790,6	-19,1
Pièces d'avions, sauf moteurs	1 253,8	1 383,1	10,3
Produits chimiques organiques	1 230,5	1 333,0	8,3
Pièces de véhicules automobiles, sauf moteurs	1 129,2	1 249,3	10,6
Produits chimiques inorganiques	1 209,3	1 230,0	1,7
Moteurs d'avions et leurs pièces	1 224,5	1 228,6	0,3
Autres minerais, concentrés et déchets métallifères	714,9	973,7	36,2
Autres dérivés du pétrole et du charbon	599,4	798,7	33,2
Vêtements de dessus non tricotés	687,2	798,2	16,2
Papier et carton	598,5	728,3	21,7
Cuivre et alliages	388,1	721,8	86,0
Matières plastiques non façonnées	635,3	705,4	11,0
Téléviseurs, radios et phonographes	615,7	692,2	12,4
Vêtements de dessus tricotés	514,6	594,5	15,5
Autres vêtements et accessoires vestimentaires	495,3	569,2	14,9
Métaux précieux et alliages	153,8	557,3	262,4
Autres effets personnels et articles ménagers	506,8	550,4	8,6
Instruments mesureurs-régulateurs divers	461,5	541,5	17,3
Autres boissons	526,1	539,0	2,5
25 principaux produits	**39 671,6**	**43 869,0**	**10,6**
Total	**63 261,7**	**69 595,8**	**10,0**

Source : Institut de la Statistique du Québec, Direction des statistiques économiques et sociales, décembre 2004.

Tableau 9

Modes de transport[2]

Dans l'ensemble, en 2004, sur le continent nord-américain, le transport routier demeure dominant parmi les moyens de transport des marchandises. Les échanges avec les États-Unis effectués par ce mode représentent, bon an mal an, plus des deux tiers des déplacements de marchandises (tableau 10). Les échanges avec le Mexique se distinguent par une répartition plus équilibrée entre les différents modes (sauf aérien). Le transport routier est néanmoins dominant, à la fois pour les exportations québécoises (48 %) et pour les expéditions du Mexique vers le Québec (53 %). En ce qui concerne les marchandises québécoises expédiées hors continent, la part du routier se résume au transit par camion jusqu'au poste douanier canadien; le mode principal sera le bateau (50 %) ou l'avion (46 %).

En ce qui concerne le transport des marchandises par train, les fluctuations ne sont pas très prononcées au fil des ans. Pour l'ensemble des pays, les exportations québécoises transportées par chemin de fer représentent environ 15 % du total alors que le Québec importe par le rail à peine 7 % de ses biens. Évidemment, selon le pays la situation varie. Sur le continent nord-américain, avec 18 % de la valeur transportée, ce mode continue à faire concurrence au camion et, pour les produits peu pondéreux et à forte valeur ajoutée, à l'avion. Les exportations québécoises par voie ferrée en direction du Mexique perdent le terrain gagné au cours des dernières années, passant d'environ 5 % en 2000 à 30 % en 2003, pour ne représenter plus que 4 % en 2004. Cette curieuse situation semble s'expliquer par l'expédition en forte quantité en 2003 de matières minérales pondéreuses. En ce qui regarde les marchandises mexicaines expédiées en direction du Québec, près du tiers ont emprunté le chemin de fer (29 %). Évidemment, les échanges hors continent s'effectuent par bateau ou par avion, le chemin de fer ne représentant que la portion de transit entre un port ou un aéroport américain et son acheminement à sa destination finale en passant par le poste douanier canadien.

Le bateau est utilisé pour plus de la moitié des échanges avec les partenaires commerciaux du Québec à l'extérieur du continent américain. Ainsi, en 2004, près de 50 % des exportations québécoises vers ces destinations et 61 % des marchandises acheminées vers le Québec ont emprunté le transport par bateau. Toutefois, la part de ce mode fluctue passablement selon la région du monde avec laquelle le Québec fait commerce. Au cours de cette même année, la proportion du transport aérien dans le transport des marchandises québécoises vers le reste du monde (continent américain exclu) a été de 46 % alors que cette proportion était de 18 % pour les importations. La nature des biens transigés a également une incidence dans la mesure où le Québec fabrique, selon les années, plus ou moins d'avions entiers, ce qui favorise alors la part du transport aérien.

Part modale selon la valeur des échanges commerciaux du Québec, 2004

Par modes de transport [1]	Routier	Ferroviaire	Maritime	Aérien
		%		
Exportations				
Destination				
Tous les pays[2]	54,9	14,5	11,1	19,6
États-Unis	66,5	17,7	2,2	13,6
Mexique	48,0	3,7	30,3	18,0
Reste du monde	3,2	0,4	49,9	46,4
Importations				
Origine				
Tous les pays[2]	38,2	6,9	36,5	18,3
États-Unis	64,3	13,6	2,2	19,8
Mexique	53,1	28,5	9,2	9,2
Reste du monde	20,1	1,4	60,8	17,8

Source : Institut de la Statistique du Québec.

[1] Douanes Canada retient comme mode de transport celui par lequel une marchandise se rend à un poste de douane afin d'être enregistrée. Ainsi, des marchandises qui franchissent un poste de douane par camion et qui sont ensuite chargées sur un bateau dans un port américain sont considérées comme des exportations par route.

[2] La somme des parties est inférieure à 100 % puisque certains autres moyens de transport, tels que les pipelines et les lignes de transmission électrique à haute tension ne sont pas pris en considération dans le tableau.

Tableau 10

Un « huard » en plein essor ?

La montée des cours du change a une fois de plus été déterminante pour l'économie en 2004, mais ses conséquences ont été moins fâcheuses qu'en 2003. Non seulement le dollar canadien a moins augmenté, mais son appréciation a été concentrée au dernier semestre. À l'opposé, les effets de cette appréciation se sont fait sentir tout au long de l'année 2003. Le résultat a été que, contrairement aux effets attendus, l'augmentation du taux de change en 2004 n'a pas empêché les exportations de progresser, et ce, pour la première fois en trois ans.

L'inflation et le taux de change ont amélioré les termes de l'échange pour le Canada. Contrairement à ce qui s'est passé en 2003, les prix à l'exportation ont un peu monté, le renchérissement des produits de base ayant eu plus d'effet que l'amortissement de l'appréciation du dollar (plus particulièrement dans le cas des produits dont les prix sont exprimés en dollars américains). La croissance rapide en Chine a été le moteur de cette évolution. La forte demande chinoise rattachée aux ressources naturelles a eu pour effet direct un accroissement important des exportations et pour conséquence indirecte de pousser les prix à la hausse pour les marchandises expédiées ailleurs dans le monde.

Selon *Statistique Canada*, après une décennie de croissance basée sur les exportations dans les années 1990, la croissance récente de l'économie s'est appuyée sur les dépenses intérieures. En 2004, la demande a progressé, tant sur le marché intérieur qu'à l'exportation. La demande intérieure était toujours en croissance rapide et les dépenses des ménages ont été de mieux en mieux soutenues par une accélération des investissements des entreprises. Avec des exportations en hausse et un dollar qui s'apprécie, allégeant ainsi les coûts à l'importation, les termes de l'échange ont nettement favorisé la demande intérieure.

Selon les plus récentes prévisions de l'organisme fédéral *Exportation et développement Canada* (EDC)[3], l'économie mondiale ralentit et beaucoup d'exportateurs auraient déjà connu la meilleure phase du cycle. Cette tiédeur de la conjoncture mondiale devrait entraîner une baisse des cours des ressources naturelles, et donc de la croissance des recettes à l'exportation, qui sera d'environ 4 % et d'à peu près 3 % en volume.

EDC s'attend, pour 2005, à ce que les secteurs de l'énergie, des produits chimiques et des minerais et métaux connaissent encoreune bonne performance, avec une hausse prévue de 8 à 9 %. L'année se présente bien également pour la machinerie, dont le matériel de télécommunication (hausse prévue de 5 à 7 %). On assistera cependant à une nouvelle contraction dans l'aéronautique alors que les exportations de produits forestiers, de biens de consommation et d'automobiles devraient demeurer stables.

Par ailleurs, les exportations croîtront surtout sur les marchés en développement. Elles augmenteront d'à peine 3 % vers les États-Unis et de 10 % vers le Mexique. EDC s'attend à une croissance à deux chiffres vers l'Europe Centrale et orientale, la Russie, l'Asie-Pacifique et l'Amérique du Sud. Les prévisions de l'organisme sont de 5 % vers la zone euro, de 1 % vers le Japon, de 8 % vers le Moyen Orient et de 4 % vers l'Afrique.

Ces prévisions dépendent évidemment de l'évolution de la devise canadienne. Lorsque le dollar a dépassé 0,80 USD, les exportateurs québécois ont subi de fortes pressions. Selon EDC, le dollar devrait continuer à baisser car les cours du pétrole et des produits de base diminuent, les taux d'intérêt américains sont supérieurs aux taux canadiens et la devise américaine semble se stabiliser. La devise canadienne devrait s'échanger entre 0,77 et 0,79 USD au cours de l'année 2005 à condition que les cours pétroliers ne remontent pas en flèche.

En conclusion, EDC estime que la plupart des exportateurs devraient vraisemblablement bien s'en tirer en 2005 car seuls certains secteurs connaîtront un ralentissement. Néanmoins, il n'y a pas lieu de s'emballer car derrière la ligne d'horizon pointe une monnaie surévaluée, un ralentissement de la croissance mondiale et une hausse graduelle des risques liés au crédit.

[1] Toutes les données sur les échanges commerciaux concernant la ventilation par produits sont exprimées en dollars constants afin d'éviter d'intégrer de trop grandes fluctuations des prix qui influeraient artificiellement sur la valeur des échanges.

[2] L'Agence du revenu du Canada retient comme mode de transport celui par lequel une marchandise est acheminée à un poste de douane afin d'être enregistrée. Ainsi, des marchandises qui franchissent un poste de douane par camion et qui sont ensuite chargées sur un bateau dans un port américain sont considérées comme des exportations par transport routier. En conséquence, on peut trouver dans les données des exportations vers l' Europe et l'Asie par route ou par rail. Selon l'Institut de la statistique du Québec, ces imprécisions ne sont cependant pas très graves, puisqu'elles demeurent relativement constantes dans le temps.

[3] http://www.edc.ca/docs/ereports/commentary/weekly_commentary_f_7280.htm

Transport maritime international

Éric Genest-Laplante *Économiste - Service de l'économie et du plan directeur en transport*

Le tonnage total du fret international manutentionné dans les ports canadiens en 2003 s'est élevé à quelque 307 Mt. Il s'agit d'une hausse de 8,5 % par rapport à 2002 (283 Mt) et de 6,9 % par rapport à 2001 (287 Mt). Par rapport à 1989, la hausse est de 28 %. Par ailleurs, le transport international conteneurisé a également atteint un nouveau sommet en ce qui concerne le volume et le tonnage manutentionnés. Le volume total était en hausse de 10,5 % et a atteint 3,4 millions EVP (équivalents de vingt pieds), alors que le tonnage de conteneurs était de 28,2 Mt, en hausse de 10,2 %.

Tonnage par régions maritimes

Traditionnellement, c'est la région du Pacifique, avec le port de Vancouver en tête, qui domine les régions maritimes canadiennes pour le tonnage total manutentionné en provenance ou à destination de l'étranger. En 2003, cette région a été supplantée par la région de l'Atlantique, avec 92,7 Mt comparativement à 86,5 Mt pour la région du Pacifique, ces deux régions ayant compté respectivement pour 30,2 % et 28,2 % du tonnage total manutentionné au Canada. Cette situation est attribuable essentiellement à une hausse plus importante du tonnage manutentionné dans la région de l'Atlantique de 2002 à 2003, soit 14,6 %, que celle enregistrée dans la région du Pacifique, soit 6,4 %, alors que ces deux régions étaient presque sur un pied d'égalité en 2002. La cause sous-jacente réside vraisemblablement dans les hausses de manutention de pétrole brut provenant de la plate-forme Hibernia. Viennent ensuite les régions du Saint-Laurent et des Grands Lacs, avec respectivement 79,7 Mt (26,0 % du tonnage total) et 47,7 Mt (15,6 % du total). Le tonnage total manutentionné a augmenté de manière appréciable au Canada de 1989 à 2003; simultanément, les proportions de chacune des régions ont varié de façon significative.

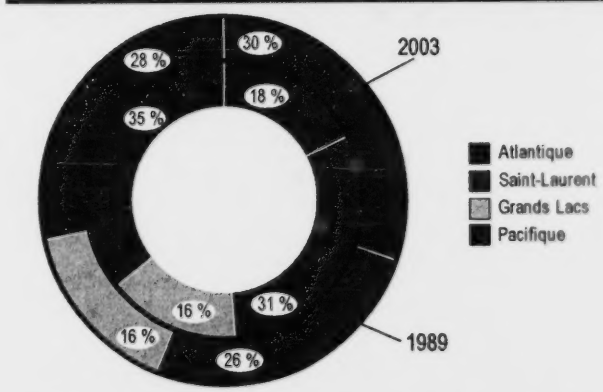
À la figure 1, on compare les parts relatives de chacune des régions en 1989 et 2003 pour le tonnage manutentionné relatif au transport maritime international. On constate un accroissement important de la part de la région de l'Atlantique et une réduction des parts des régions du Saint-Laurent et du Pacifique. L'évolution temporelle du tonnage par région est présentée à la figure 2. La croissance du tonnage manutentionné dans la région de l'Atlantique a été presque continue de 1989 à 2003, ayant au total plus que doublé, alors que les tonnages ont oscillé autour de 75 Mt dans la région du Saint-Laurent et autour de 90 Mt dans la région du Pacifique. Contrairement à la situation qui avait cours il y a seulement quelques années, le tonnage manutentionné dans ces trois régions se situe depuis 2002 dans une fourchette étroite. La part de la région des Grands Lacs, après une croissance soutenue de 1995 à 1998, s'est quant à elle maintenue à peu près constante jusqu'en 2003, à tout près de 50 Mt.

Régions maritimes du Canada

- **Région de l'Atlantique** : comprend les ports canadiens de l'Atlantique et de l'Arctique, et la partie du golfe Saint-Laurent à l'est des eaux intérieures, telles qu'elles sont définies dans la Loi sur la marine marchande du Canada.
- **Région du Saint-Laurent** : comprend les ports canadiens situés le long du Saint-Laurent, depuis la frontière Ontario-Québec vers l'est, le long de la rive nord jusqu'au 63e de longitude ouest, et le long de la rive sud jusqu'à Cap-des-Rosiers[1].
- **Région des Grands Lacs** : comprend les ports canadiens situés le long du Saint-Laurent à l'ouest de la frontière Ontario-Québec, et ceux situés sur les Grands Lacs.
- **Région du Pacifique** : comprend les ports canadiens situés sur l'océan Pacifique.

Source : Statistique Canada

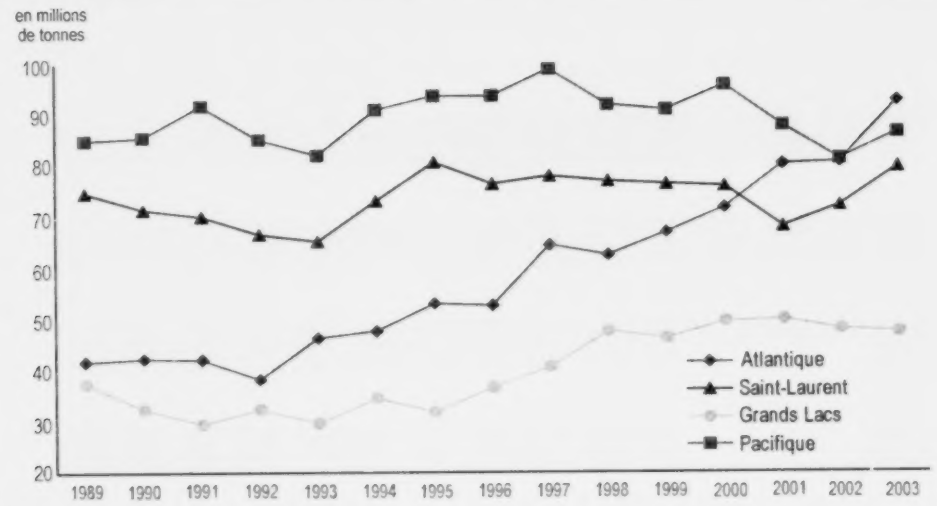
Répartition du tonnage total manutentionné par régions maritimes canadiennes, 1989 et 2003



Source : Statistique Canada, *Le transport maritime au Canada*, n° 54-205 au catalogue, annuel

Figure 1

Tonnage manutentionné par régions maritimes canadiennes, 1989 à 2003



Source : Statistique Canada, *Le transport maritime au Canada*, n° 54-205 au catalogue, annuel.

Figure 2

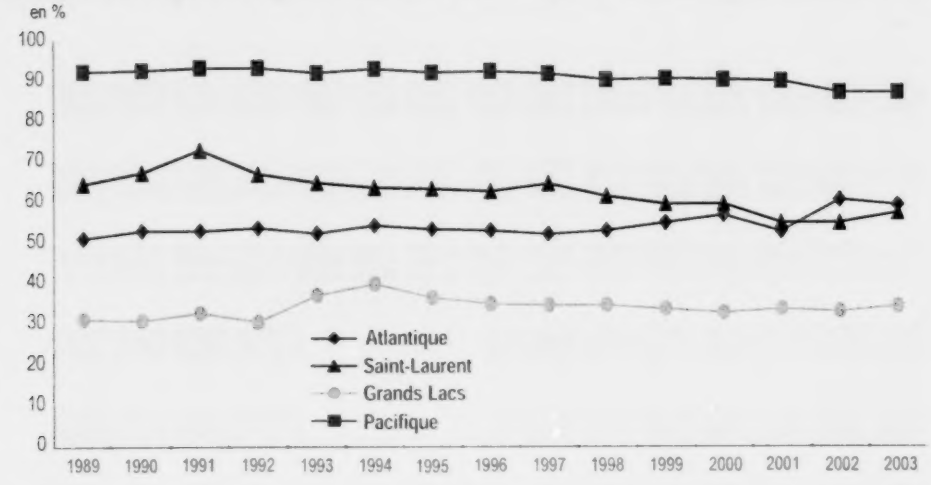
Tonnage chargé et déchargé

Du total manutentionné au Canada en 2003, 191 Mt, soit 62 %, ont été chargées dans les ports à destination de l'étranger, alors que 115 Mt, ou 38 %, ont été déchargées en provenance de l'extérieur du Canada. La proportion de marchandises chargées est à peu de chose près équivalente à ce qu'elle était en 2001 et 2002, mais est en légère baisse par rapport à 1999 et 2000, où elle se situait à environ 64 %. En 1989, cette proportion était d'un peu plus de 66 %.

Outre les différences régionales mentionnées précédemment, la répartition des marchandises chargées et déchargées permet de distinguer les régions entre elles d'une autre manière. En effet, les régions de l'Atlantique, du Saint-Laurent et du Pacifique sont des régions pour lesquelles la quantité de marchandises chargées dépasse la quantité de marchandises déchargées, et ce, sur toute la période. La raison principale est le fait que le Canada est un exportateur important de ressources naturelles, donc de marchandises pondéreuses. Ainsi, dans l'ordre, ces trois régions ont compté en 2003 pour respectivement 54,6 Mt, 45,5 Mt et 74,9 Mt de marchandises chargées, par rapport à 38,1 Mt, 34,2 Mt et 11,6 Mt de marchandises déchargées. Inversement, la région des Grands Lacs comptait en 2003 pour 16,4 Mt de marchandises chargées et 31,3 Mt de marchandises déchargées.

De 1989 à 2001, la proportion des marchandises chargées dans la région de l'Atlantique s'est maintenue dans une fourchette variant entre 50 % et 54 %, alors qu'en 2002 et 2003 cette proportion était de plusieurs points de pourcentage supérieure, atteignant même 60 % en 2002 (figure 3). Comme il a été mentionné précédemment, cette situation est vraisemblablement due à l'accroissement des chargements provenant de la plate-forme Hibernia, au large de Terre-Neuve. Dans la région du Saint-Laurent, la proportion du tonnage chargé se maintient depuis quelques années sous la barre des 60 %, alors que cette proportion était toujours supérieure auparavant, atteignant même plus de 72 % en 1991. Le déclin du transport du grain sur le Saint-Laurent explique en bonne partie cette diminution dans le temps. La part du tonnage chargé a été d'environ 33 % pour la majeure partie de la période couverte pour la région des Grands Lacs, à l'exception de la période 1993-1995, pour laquelle la proportion était légèrement supérieure. Dans la région du Pacifique, la proportion de marchandises chargées a toujours dépassé 86 % durant l'ensemble de la période, atteignant plus de 90 % la plupart du temps. Cette situation s'explique par le fait que les exportations originaires de cette région sont essentiellement constituées de matières pondéreuses. Inversement, les marchandises déchargées sont plutôt constituées de biens manufacturés et conteneurisés à valeur ajoutée[2].

Tonnage chargé en proportion du tonnage total, par régions maritimes canadiennes, 1989-2003



Source : Statistique Canada, *Le transport maritime au Canada*, n° 54-205 au catalogue, annuel.

Figure 3

Types de marchandises

Un autre trait distinctif de chaque région concerne les types de marchandises qu'on y manutentionne. Le tableau 11 présente un portrait de la situation en 2003 et le tableau 12 détaille les principales marchandises manutentionnées par régions.

Canada

● Le tonnage manutentionné le plus important au Canada concerne le groupe de marchandises des carburants et autres produits chimiques de base. Pour la majeure partie, il s'agit de pétrole brut et de certains de ses dérivés (mazouts, essence, etc.). Le pétrole brut est d'ailleurs la marchandise qui a été de loin la plus manutentionnée en 2003, avec 55,8 Mt. De plus, les quantités déchargées sont largement supérieures aux quantités chargées, le Canada étant un importateur net d'hydrocarbures. Les principales régions concernées sont celles de l'est du pays, principales portes d'entrée du pétrole importé.

Catégories de marchandises manutentionnées pour chacune des régions, 2003

Marchandises	Atlantique	Saint-Laurent	Grands Lacs	Pacifique	Canada
			%		
Agriculture et produits alimentaires	2,4	13,3	6,2	14,7	9,3
Minéraux	12,3	45,7	37,9	13,3	25,3
Charbon	3,2	0,7	38,8	29,6	15,5
Carburants et produits chimiques de base	75,9	26,7	6,3	13,9	34,8
Produits forestiers et produits du bois	0,4	0,6	0,1	9,0	2,8
Pulpe et produits de papiers	2,3	2,2	0,1	8,4	3,6
Produits métalliques primaires et fabriqués	0,5	2,8	2,7	2,6	2,0
Machines et équipements de transport	0,7	1,5	0,0	1,6	1,1
Biens manufacturés et divers	2,3	6,5	7,9	6,9	5,5
Total	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

Source : Statistique Canada, *Le transport maritime au Canada*, n° 54-205 au catalogue, annuel.

Tableau 11

Principales marchandises chargées et déchargées par régions maritimes canadiennes, 2003

Régions	Marchandises chargées	Tonnage *en millions de tonnes*	Marchandises déchargées	Tonnage *en millions de tonnes*
Canada				
	Minerais de fer et leurs concentrés	29,9	Pétrole brut	34,3
	Charbon	26,1	Charbon	21,5
	Pétrole brut	21,5	Minerais de fer et leurs concentrés	6,7
	Blé	10,8	Alumine	4,5
	Pierres, sable, gravier et pierres concassées	9,3	Mazouts	4,4
	Autres	93,8	Autres	43,8
	Total	**191,4**	**Total**	**115,2**
Atlantique				
	Pétrole brut	20,5	Pétrole brut	25,0
	Essence et carburéacteur	8,8	Charbon	2,9
	Autres minéraux non métalliques	6,8	Mazouts	2,6
	Mazouts	6,8	Essence et carburéacteur	1,9
	Pierres, sable, gravier et pierres concassées	3,5	Coke de charbon et coke de pétrole	1,2
	Autres	8,2	Autres	4,5
	Total	**54,6**	**Total**	**38,1**
Saint-Laurent				
	Minerais de fer et leurs concentrés	29,7	Pétrole brut	9,3
	Blé	5,2	Alumine	4,0
	Déchets et débris métalliques	1,2	Bauxite	2,9
	Autres graines et fruits oléagineux et autres produits agricoles	1,2	Essence et carburéacteur	1,8
	Autres produits manufacturés et divers	0,8	Autres produits manufacturés et divers	1,6
	Autres	7,5	Autres	14,6
	Total	**45,6**	**Total**	**34,2**
Grands Lacs				
	Pierres, sable, gravier et pierres concassées	3,9	Charbon	18,0
	Sel	3,9	Minerais de fer et leurs concentrés	5,4
	Ciment	2,6	Castines	2,3
	Déchets et débris métalliques	0,9	Fer et acier, formes primaires et semi-finies	1,0
	Castines	0,8	Sel	0,9
	Autres	4,3	Autres	3,7
	Total	**16,4**	**Total**	**31,3**
Pacifique				
	Charbon	25,6	Autres produits manufacturés et divers	2,2
	Pâte de bois	6,1	Articles en métaux communs	1,1
	Soufre	5,5	Mazouts	0,8
	Potasse	4,6	Véhicules et pièces et accessoires	0,7
	Blé	4,5	Fer et acier, formes primaires et semi-finies	0,6
	Autres	28,6	Autres	6,2
	Total	**74,9**	**Total**	**11,6**

Source : Statistique Canada, *Le transport maritime au Canada*, n° 54-205 au catalogue, annuel.

Tableau 12

Le deuxième groupe de marchandises en importance est celui des minéraux, avec 77,4 Mt. Le Canada est un important exportateur de minerai, ce qui se reflète dans le fait que les trois quarts des marchandises manutentionnées de ce groupe sont chargés à destination de l'extérieur. Encore une fois, ce sont les ports de l'est qui s'accaparent la plus grande partie de ces chargements.

Toujours en 2003, le charbon, en tant que groupe de marchandises—dont il est l'unique représentant—se classe au troisième rang. Cependant, en tant que marchandise spécifique, le charbon vient au deuxième rang pour le tonnage manutentionné avec 47,6 Mt.

Les produits de l'agriculture et les produits alimentaires occupent

également une place importante, le blé étant le principal produit manutentionné dans cette catégorie. On constate également que ce produit figure parmi les cinq principales marchandises chargées dans deux régions, soit celles du Saint-Laurent et du Pacifique.

Région de l'Atlantique

● Comme il a été mentionné précédemment, les carburants et produits chimiques de base constituent la principale catégorie de marchandises manutentionnées dans les ports de la région de l'Atlantique. Le pétrole brut constitue près des deux tiers des marchandises manutentionnées de ce groupe (70,3 Mt). Fait intéressant, le tonnage en pétrole brut est, à 45,5 Mt, en forte hausse par rapport à 2002. De ce total, 55 % est déchargé. Les mazouts et l'essence et le carburéacteur ont pour leur part compté respectivement pour 9,4 Mt et 10,7 Mt, la majeure partie étant chargée dans les deux cas.

Les autres catégories de marchandises manutentionnées sont plutôt marginales, à l'exception des minéraux. Dans ce dernier cas, il s'agit presque exclusivement de marchandises chargées, constituées en quasi-totalité de pierres, de sable, de gravier et de pierres concassées, de même que d'autres minéraux non métalliques, avec des tonnages respectifs de 3,5 Mt et 6,8 Mt.

Région du Saint-Laurent

● Le principal groupe de marchandises manutentionnées dans la région est celui des minéraux. La région du Saint-Laurent constitue d'ailleurs la principale région canadienne pour la manutention de ce type de marchandises. En 2003, une proportion de 84 % était chargée et 16 % était déchargée. Les marchandises chargées étaient constituées à 97 % de minerai de fer et de leurs concentrés. Les ports de Sept-Îles et de Port-Cartier sont d'ailleurs les principaux points de chargement, étant les ports d'expédition des entreprises minières situées au nord. En ce qui concerne les minéraux déchargés, le principal d'entre eux est la bauxite—pour l'alimentation des alumineries—qui constitue la moitié du total, le reste étant composé de divers autres minéraux.

Le deuxième groupe en importance est celui des carburants et produits chimiques de base, pour lequel les marchandises déchargées représentaient 93 % du total en 2003. Tout comme dans la région de l'Atlantique, le pétrole brut constitue la principale marchandise de ce groupe, comptant pour 47 % du total déchargé. L'alumine, un autre intrant pour les alumineries, comptait pour 20 %

Le troisième plus important groupe pour la région est celui de l'agriculture et des produits alimentaires. En 2003, plus de 70 % des marchandises de ce groupe étaient chargées. De ces dernières, le blé formait plus des deux tiers du total, le reste étant constitué de diverses autres composantes. Parmi les marchandises déchargées de ce groupe, le sucre était la marchandise la plus manutentionnée.

Viennent ensuite les biens manufacturés et divers. Le total manutentionné a été de 5,1 Mt en 2003, partagé à peu près en parts égales entre le fret chargé et le fret déchargé. Les principaux produits manutentionnés ont été les déchets et débris métalliques de même que les autres produits manufacturés et divers.

Région des Grands Lacs

● Deux groupes de marchandises se sont répartis, à peu près en portions égales plus des trois quarts du tonnage manutentionné dans cette région. Il y a d'abord le charbon qui, avec 18 Mt déchargées, constitue 84 % de tout le charbon déchargé au Canada. La situation s'explique en bonne partie par la présence en territoire ontarien de plusieurs centrales thermiques utilisant ce combustible.

Le groupe des minéraux constitue également une portion importante du tonnage manutentionné. Bien que 49 % des marchandises de ce groupe soient chargées et 51 % déchargées, les chargements de 8,8 Mt ne représentent que 14 % du total canadien chargé pour ce groupe, alors que les déchargements de 9,3 Mt comptent pour plus de la moitié du total canadien déchargé. Les chargements sont répartis en très grande partie entre les pierres, sable, gravier et pierres concassées et le sel, avec 3,9 Mt dans chaque cas. D'ailleurs, le sel exporté du Canada par voie maritime en 2003, soit 4 Mt, a été chargé dans une proportion de 97 % dans la région des Grands Lacs. Les principales mines de sel sont situées dans cette région, surtout à proximité de Windsor. Les minéraux déchargés sont pour leur part surtout des minerais de fer et leurs concentrés (58 % du total) et des castines[1] (25 % du total).

Loin derrière vient le groupe des biens manufacturés et divers avec 3,8 Mt, dont 93 % a été chargé. De celui-ci, une proportion de 73 % est constituée de ciment, le reste étant presque exclusivement constitué de déchets et débris métalliques. Il faut mentionner que d'importantes quantités de biens manufacturés sont expédiées par voie terrestre vers les États-Unis et qu'une autre partie est expédiée par voie maritime via le port de Vancouver, après avoir transité par le rail.

Région du Pacifique

● Plusieurs groupes de marchandises se partagent, en portions significatives le tonnage manutentionné dans cette région. Tout d'abord, comme dans la région des Grands Lacs, le charbon occupe une place prépondérante. Cependant, à l'inverse de cette région, la quasi-totalité du charbon manutentionné dans la région du Pacifique, soit 25,6 Mt, est chargée pour l'exportation. Ce tonnage représente également 98 % du charbon exporté par voie maritime au Canada.

En 2003, les produits de l'agriculture et les produits alimentaires occupaient le deuxième rang des marchandises pour cette région. Des 12,7 Mt manutentionnées, 91 % étaient chargées et 9 % déchargées. Parmi les produits chargés, le blé vient au premier rang avec 39 %, le reste étant réparti entre plusieurs produits, en particulier les graines de colza (25 %) et les légumes frais, réfrigérés ou secs (9 %).

Les carburants et produits chimiques de base figurent également en bonne place, comme presque partout ailleurs au Canada. En tout, 12,1 Mt de ces marchandises ont été manutentionnées en 2003, les quatre cinquièmes étant chargées. Contrairement aux autres régions cependant, ce sont la potasse et les autres produits chimiques de base qui occupent la plus grande part, avec respectivement 47 % et 23 % du total chargé. On constate ici que la potasse de Saskatchewan est exportée via les ports de la côte ouest, notamment le port de Vancouver.

L'autre groupe occupant une place significative est celui des minéraux. Encore ici, les quantités chargées occupent la plus grande part, avec 10,4 Mt et 90 % du total manutentionné. Plusieurs produits se partagent le total chargé, mais le soufre domine avec 53 % du total en 2003.

Origines et destinations des marchandises

Le Canada commerce avec l'ensemble de la planète. Cela s'applique en particulier au transport maritime, le mieux adapté pour le transport outre-mer des matières pondéreuses et des conteneurs. Dans les paragraphes précédents, les principales marchandises manutentionnées au Canada et dans chacune des régions maritimes dans le cadre du commerce international ont été mises en évidence. Mais où vont et d'où proviennent ces marchandises?

Plusieurs des principales marchandises chargées à destination de l'étranger ou déchargées en provenance de l'extérieur sont des carburants et combustibles. On constate que ceux-ci sont le plus souvent destinés aux États-Unis, notamment le pétrole brut (21,1 Mt) de même que l'essence et le carburéacteur (8,4 Mt). Les carburants importés proviennent en partie de l'Europe et sont extraits essentiellement des champs pétrolifères de la mer du Nord. Ainsi, le Canada a importé quelque 14,6 Mt de pétrole brut de l'Europe en 2003, comparativement à 12,7 Mt de l'Afrique et 5,7 Mt du Moyen-Orient. Le cas du charbon est particulier, le Canada étant à la fois importateur et exportateur d'importantes quantités par voie maritime. Les chargements vers l'étranger sont principalement destinés à l'Asie et l'Océanie, avec 15,2 Mt. Inversement, les déchargements proviennent en grande partie des États-Unis avec 15,1 Mt, surtout de la région des Grands Lacs.

Origines et destinations de certaines marchandises manutentionnées dans les ports canadiens, transport maritime international, 2003

Marchandises manutentionnées	Principales destinations	Pourcentage
Chargées		
Charbon	Asie et Océanie	57,8
	Europe	21,7
Minerais de fer et leurs concentrés	Europe	48,8
	Asie et Océanie	17,2
Pétrole brut	États-Unis - Atlantique et Golfe	95,5
	États-Unis - Pacifique	2,9
Essence et carburéacteur	États-Unis - Atlantique et Golfe	91,6
	Europe	3,6
Blé	Europe	29,7
	Asie et Océanie	25,5
Autres minéraux non métalliques	États-Unis - Atlantique et Golfe	82,7
	Amérique du Sud et Centrale, Antilles	8,2
Pierres, sable, gravier et pierres concassées	États-Unis - Grands Lacs	41,9
	États-Unis - Atlantique et Golfe	35,1
Pâte de bois	Asie et Océanie	59,3
	Europe	38,9
Soufre	Asie et Océanie	57,5
	Amérique du Sud et Centrale, Antilles	26,3
Potasse	Asie et Océanie	58,7
	Amérique du Sud et Centrale, Antilles	33,2
Déchargées		
Charbon	États-Unis - Grands Lacs	84,6
	Amérique du Sud et Centrale, Antilles	10,5
Minerais de fer et leurs concentrés	États-Unis - Grands Lacs	82,2
	Amérique du Sud et Centrale, Antilles	16,0
Pétrole brut	Europe	42,6
	Afrique	36,9
Essence et carburéacteur	Europe	62,5
	États-Unis - Atlantique et Golfe	13,0
Alumine	Asie et Océanie	47,2
	Amérique du Sud et Centrale, Antilles	28,4
Bauxite	Amérique du Sud et Centrale, Antilles	49,4
	Afrique	39,2
Autres produits manufacturés et divers	Asie et Océanie	55,1
	Europe	39,8

Source : Statistique Canada, *Le transport maritime au Canada*, n° 54-205 au catalogue, annuel.

Tableau 13

Le tableau 13 brosse un portrait partiel des origines et destinations de plusieurs des principales marchandises manutentionnées dans les ports canadiens en 2003.

Le commerce avec l'Asie et ses répercussions

Les échanges commerciaux du Canada et des États-Unis avec l'Asie, et en particulier la Chine, sont en forte progression depuis quelques années. Cela se reflète sur la quantité de marchandises déchargées en provenance de l'Asie et de l'Océanie, dont le tonnage a augmenté de 128 % de 1995 à 2003 au Canada, dont 31 % depuis 2001 seulement, et est encore en forte augmentation en 2004. Tout laisse croire que cette tendance se poursuivra encore pendant plusieurs années. Le président de Cosco Americas, un important armateur chinois, croit que le nombre de conteneurs expédiés par la Chine, qui était de 62 millions en 2004, pourrait passer à 100 millions en 2010. Dans ce contexte, la question de l'encombrement des ports de la côte ouest, et notamment Vancouver au Canada, s'est posée de manière aiguë au cours de l'hiver 2004-2005. Qu'en est-il au juste et quelles sont les perspectives?

En fait, les transporteurs maritimes du Pacifique avaient déjà averti dès le début de 2004 que les principaux ports de la côte ouest, nommément Los Angeles-Long Beach, Oakland, Seattle-Tacoma et Vancouver, seraient incapables, dans un avenir assez rapproché, de répondre adéquatement à la croissance des importations provenant de Chine[1]. Ces prévisions se sont réalisées encore plus tôt que prévu, de sorte que ces ports ont connu des problèmes de congestion dès l'année dernière.

Cette situation a eu des effets néfastes sur plusieurs secteurs d'activité, notamment le commerce au détail. De nombreux détaillants ont eu bien de la difficulté à obtenir leur marchandise à temps pour les dernières fêtes de Noël et de Pâques. Certains ont dû faire appel à des services de messagerie prioritaire ou encore importer une partie de leur marchandise par avion, ce qui a entraîné des coûts additionnels.

Pour donner un exemple des problèmes issus de cette situation, on peut mentionner les délais d'environ six semaines pour l'acheminement de l'usine chinoise jusqu'au port de Vancouver. À cela, il faut ajouter les cinq mois demandés par les fournisseurs chinois entre la commande et la production comme telle. On comprend que dans de telles conditions, les commandes pour les marchandises destinées à être vendues à des moments précis de l'année doivent être prévues longtemps à l'avance et que tout délai dans les ports peut avoir des conséquences fâcheuses.

Pour résoudre ces difficultés, la plupart des ports envisagent d'augmenter leur capacité par la construction de nouveaux terminaux et en maximisant l'espace existant. Ainsi, les ports de Vancouver et de Prince Rupert vont investir environ 2 G$ d'ici à 5 ans pour créer (Prince Rupert) et agrandir (Vancouver) leurs installations[2]. Dans le cas de Vancouver, l'investissement serait de 1,4 G$ et permettrait de doubler la capacité des terminaux de conteneurs. Deux des terminaux seront réaménagés et un nouveau quai sera construit. Pour ce qui est de Prince Rupert, il s'agit d'investissements de 530 M$ en deux phases. La première, évaluée à 170 M$, permettrait d'aménager un terminal pour conteneurs d'ici au premier trimestre de 2007. La mise en œuvre de cette première phase permettrait de manutentionner quelque 500 000 conteneurs, soit 25 % de la capacité de Vancouver.

Par ailleurs, en raison du problème de congestion des ports, une petite partie du trafic maritime de l'Asie vers l'Amérique du Nord passe maintenant par le canal de Panama pour être déchargé dans les ports de la côte est, comme Charleston et Halifax. Ces derniers font valoir leurs mérites de multiples façons. Par exemple, une délégation du port de Halifax s'est rendue en Chine, au Japon, en Corée et à Taiwan en mai afin de faire la promotion de ce port en eaux profondes et de ses services cargo.

Le commerce du Canada avec l'Asie, et particulièrement la Chine, prendra de l'expansion au cours des années à venir. Malgré les augmentations de capacité prévues sur la côte ouest, il y a fort à parier qu'une partie de l'accroissement du trafic sera absorbée par les ports de la côte est, que ce soit via le canal de Panama ou le canal de Suez. Le port de Halifax semble être une destination de choix pour les transporteurs maritimes. Le port de Montréal ne pourrait-il pas également être vu favorablement, compte tenu de la proximité des marchés de Toronto et du Midwest américain? En 2003, les importations en provenance de l'Asie et de l'Océanie déchargées dans les ports du Québec ont représenté 3 Mt. Ce total correspondait à 8,6 % du total international déchargé au Québec. Il sera intéressant de voir de quelle manière ces chiffres évolueront au cours des années à venir et jusqu'à quel point les ports québécois, et en particulier celui de Montréal, sauront tirer parti de l'accroissement du commerce avec l'Asie.

[1] Cette région comprend donc tous les ports du Québec à l'exception de ceux à l'est de Havre-Saint-Pierre sur la rive nord et de ceux situés sur les côtes est et sud de la Gaspésie. Les principaux ports québécois exclus de la région du Saint-Laurent—mais inclus dans la région de l'Atlantique—sont ceux de Gaspé et de Cap-aux-Meules.

[2] Si les chargements et déchargements étaient mesurés en valeur plutôt qu'en volume, les pourcentages mentionnés seraient probablement inversés, à peu de choses près.

[3] Pierres calcaires que l'on mélange au minerai de fer pour en faciliter la fusion (Source: Le Robert).

ANALYSE

Évolution des dépenses en transport au Québec et dans les administrations voisines

Étienne Gaudette *Stagiaire en économie - Service de la planification et des stratégies d'intervention*

Contexte et objectifs

Les investissements en transport peuvent varier considérablement au cours d'une longue période. Ainsi, au Québec, l'expansion du réseau autoroutier s'est fait au cours des années 60 et 70, une fois le réseau de base en place. Cette période intense d'investissements a été suivie d'une autre période où les investissements ont été moins soutenus. Après 30 ans, certaines infrastructures, autant pour ce qui est du réseau routier que du transport en commun, montrent des signes de vieillissement et le besoin d'investissements majeurs se fait sentir.

Ce contexte amène à s'interroger quant aux balises économiques qui pourraient être utilisées pour définir quel niveau de dépenses une société ou un gouvernement devrait consacrer à ses infrastructures de transport. Pour répondre à cette question, l'approche utilisée dans cet article consiste en une comparaison des dépenses historiques en transport du Québec avec celles des administrations à l'intérieur du Canada et des États-Unis. Une attention particulière est portée aux dépenses en immobilisations routières, étant donné les responsabilités du ministère des Transports en ce qui a trait à la gestion du réseau routier.

L'un des indicateurs qui sera utilisé dans le présent article est le niveau des dépenses en proportion du produit intérieur brut (PIB), car il permet de pondérer une dépense en fonction de la production brute totale d'une économie; certains auteurs parlent alors de niveau d'effort. Un autre indicateur, les dépenses par habitant, complètera l'information obtenue, en permettant de relativiser les dépenses en fonction de l'importance des populations.

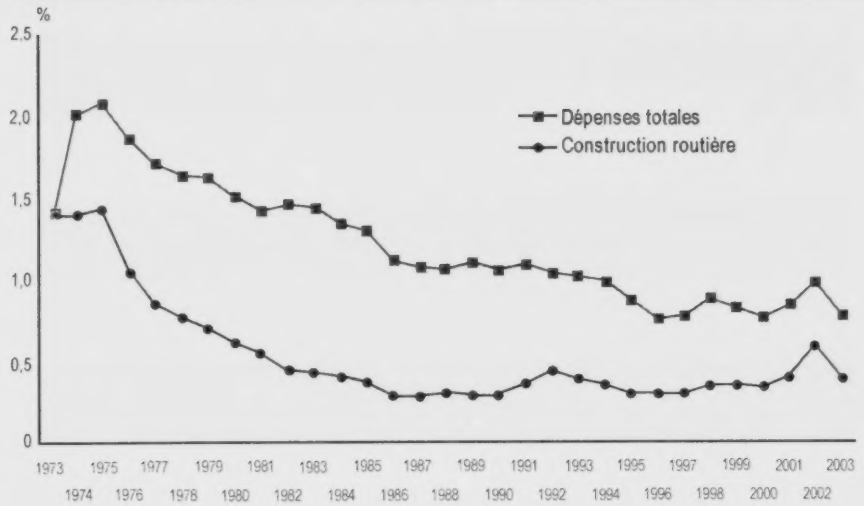
Les dépenses en transport au Québec

Au Québec, des données sur les dépenses en transport sont disponibles pour le gouvernement et les municipalités. Les données à l'échelle du Québec proviennent des rapports financiers du MTQ depuis 1973. Afin de rendre les données comparables, le coût du transport scolaire est retranché[1]. La figure 4 montre l'évolution des dépenses du ministère des Transports au total et en immobilisations routières de 1973 à 2003 en proportion du PIB.

À partir de 1976, on remarque une tendance importante à la baisse de la proportion des dépenses en construction ainsi que des dépenses totales au regard du PIB. De 1974 à 2003, les dépenses totales du MTQ sont passées de 2,0 % à 0,77 % du PIB. La décroissance a été continue de 1975 à 1996, après quoi la proportion est demeurée plus ou moins stable aux environs de 0,8 % du PIB québécois. La construction routière figure parmi les postes de dépenses du MTQ qui ont le plus diminué en proportion du PIB. La construction représentait à elle seule 1,4 % de la production québécoise en 1973, puis elle a connu une diminution importante de 1976 jusqu'au début des années 80, passant à 0,43 % du PIB en 1982. Cette proportion a continué de décroître jusqu'en 1987, mais de façon moins marquée. Un fait illustrant bien le changement radical de l'importance de la construction en transport au Québec au cours de la période étudiée est que les dépenses en travaux routiers représentaient en moyenne 0,96 % du PIB de 1976 à 1981, contre seulement 0,35 % de 1982 à 2003. Le redressement ponctuel des dépenses en construction routière en 2002 découle du Programme d'accélération des investissements publics (PAIP), « *un plan d'action destiné à soutenir la confiance des consommateurs et à stimuler l'emploi et la croissance économique* »[2], à la suite des événements du 11 septembre 2001.

Les données sur les dépenses municipales proviennent de rapports annuels du ministère des Affaires municipales (MAM) publiés de 1991 à 1999[3]. Après 1999, des changements ont été apportés aux normes comptables des municipalités, rompant la continuité des informations. Quoi qu'il en soit, au cours de la décennie 90, les dépenses municipales en transport n'étaient pas négligeables : comme on le voit dans le tableau 14, les municipalités ont effectué en moyenne des dépenses en transport dans des proportions similaires au regard du PIB à celles du gouvernement du Québec, tant pour les dépenses totales que pour les immobilisations en transport.

Dépenses totales et en construction routière du MTQ en pourcentage du PIB provincial, 1973 à 2003



Source : Ministère des Transports du Québec. Données internes.

Figure 4

Dépenses totales et dépenses en immobilisation en transport des municipalités du Québec, 1991 à 1999

Année	Dépenses totales		Dépenses en immobilisations	
	En pourcentage du PIB	En pourcentage de l'équivalent du MTQ	En pourcentage du PIB	En pourcentage de l'équivalent du MTQ
1991	0,84	78,41	0,32	90,86
1992	0,95	92,26	0,31	71,90
1993	0,99	98,84	0,37	99,62
1994	0,97	98,83	0,40	118,27
1995	0,92	107,04	0,42	148,81
1996	0,84	112,58	0,41	140,64
1997	0,89	116,37	0,27	95,33
1998	0,77	88,83	0,27	78,06
1999	0,74	89,99	0,26	76,48
Moyenne	**0,88**	**98,13**	**0,34**	**102,22**

Source : Ministère des Affaires municipales. *Finances des organismes municipaux, 1991 à 1999.*

Tableau 14

Comparaisons avec le Canada

Dépenses totales en transport

● Les données permettant les comparaisons entre le Québec et le reste du Canada proviennent de l'addenda du rapport annuel *Les transports au Canada* de Transports Canada[2]. Les données analysées ici ne comprennent que la somme des dépenses nettes des provinces et des municipalités en transport. Les sommes utilisées sont les dépenses brutes ou totales de la province ou des municipalités de cette province, dont on soustrait les transferts reçus d'un autre ordre de gouvernement pour effectuer ces dépenses. Ainsi, lorsqu'on mentionne « l'ensemble du Canada », il s'agit de la somme des dépenses locales et provinciales au Canada, et non de l'ensemble des dépenses canadiennes en transport, afin de permettre des comparaisons avec le Québec. Les provinces incluses dans l'analyse sont

l'Ontario et le Nouveau-Brunswick, car elles présentent davantage d'intérêt, étant limitrophes au Québec.

Au cours de la période étudiée, les dépenses au Québec en pourcentage du PIB équivalaient à celles de l' Ontario ou de l'ensemble du Canada. Comme le montre la figure 5, le Nouveau-Brunswick était de loin l'administration où on consacrait la part la plus importante du PIB aux dépenses en transport. Le Québec, quant à lui, se situait pour la plus grande partie de la période au second rang, avec une moyenne de 1,88 % de sa production brute allouée au transport. Comme dans les autres provinces, le niveau de dépenses en transport tendait à diminuer de 1992 à 1999, mais a augmenté par la suite pour atteindre 1,90 % en 2002, ce qui en faisait l'administration où s'effectuaient les plus fortes dépenses pour cette année[3]. De son côté, l'Ontario est demeurée tout au long de la période la province où on consacre la plus faible proportion du PIB au transport, avec une moyenne de 1,51 %. Dans l'ensemble du Canada, les dépenses locales et provinciales étaient en moyenne dans une proportion de 1,74 % du PIB consacrée au transport, soit 0,14 % de moins qu'au Québec.

Le fait qu'au Québec la moyenne était supérieure à celle de l' Ontario et de l'ensemble du Canada en proportion du PIB donne une image incomplète des niveaux de dépenses de ces administrations. En effet, le PIB par habitant est moins élevé au Québec (27 700 $ en 2002, en dollars constants de 1992) qu'en Ontario (33 100 $) et que dans l'ensemble du Canada (30 800 $). Cet écart signifie que le Québec doit consacrer une part plus élevée de son PIB pour obtenir des niveaux de dépenses par habitant équivalents à ceux de l'Ontario et de l'ensemble du Canada. Une image plus complète des dépenses en transport des différentes administrations nécessite donc une analyse en dollars constants par habitant. La figure 6 présente ainsi des tendances beaucoup plus proches entre les différentes administrations. En moyenne, il se dépensait en Ontario 451 $ par habitant en transport entre 1990 et 2002, comparativement à 461 $ au Québec. Ces dépenses sont inférieures à celles observées dans l'ensemble du Canada, soit 478 $ en moyenne.

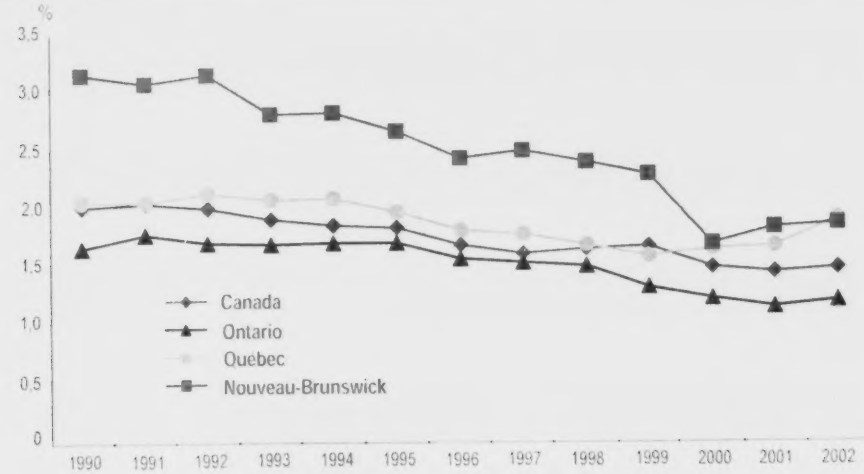
Ventilation des dépenses totales en transport

● On constate sans surprise que dans toutes les administrations étudiées, la plupart des dépenses en transport étaient allouées au transport routier. Ainsi, au Québec, en Ontario et dans l'ensemble du Canada, de 65 à 75 % des dépenses totales en transport allaient au transport routier, alors qu'au Nouveau-Brunswick, cette proportion atteignait plus de 90 %. Les transports en commun représentaient une part moyenne des dépenses totales de 18 % dans l'ensemble du Canada, de 17 % au Québec et de seulement 2 % au Nouveau-Brunswick. En Ontario, on dépensait davantage pour ce mode, qui représentait en moyenne 25 % des dépenses totales. Les pourcentages restants étaient consacrés aux transports maritime, aérien et ferroviaire[1].

Dépenses en infrastructures routières

● Ainsi, le niveau d'effort du Québec dans les transports est comparable, sinon supérieur, à ce qu'on observe dans l'ensemble du Canada et en Ontario. Qu'en est-il

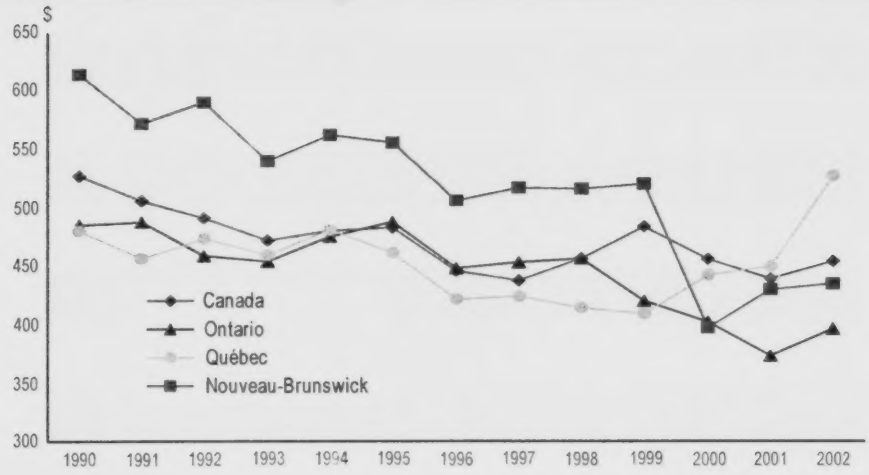
Évolution des dépenses totales en transport des provinces et des municipalités en pourcentage du PIB, 1990 à 2002



Source : Transports Canada, *Les transports au Canada 2003 - Rapport annuel (Addenda)*, tableau A3-6.

Figure 5

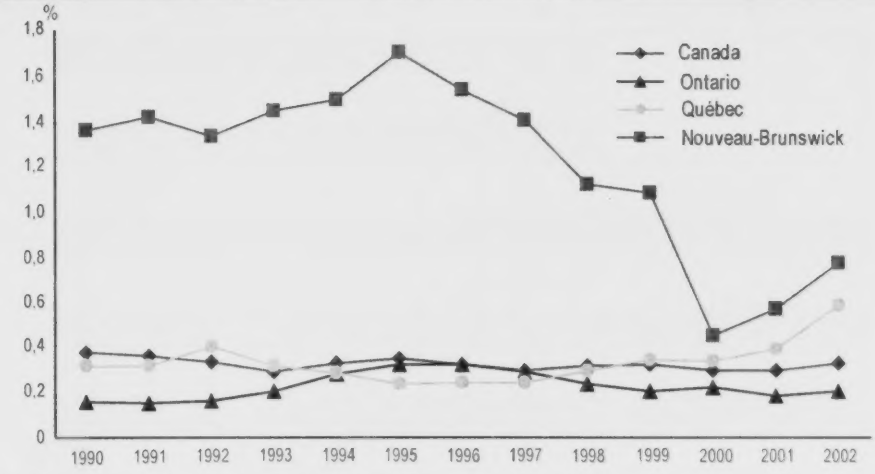
Évolution des dépenses totales en transport des provinces et des municipalités par habitant, 1990 à 2002 (dollars de 1992)



Source : Transports Canada, *Les transports au Canada 2003 - Rapport annuel (Addenda)*, tableau A3-6.

Figure 6

Dépenses en immobilisations des provinces en routes et ponts en pourcentage du PIB, 1990 à 2002



Source : Transports Canada. *Les transports au Canada 2003 - Rapport annuel (Addenda)*, tableau A3-6.

Figure 7

par ailleurs des dépenses en infrastructures routières? Comme on le voit à la figure 7, le Québec n'est pas la province qui a consacré la plus faible proportion de sa production aux immobilisations routières : il dépensait en moyenne 0,33 % de son PIB dans ce secteur, ce qui le place dans la moyenne des provinces canadiennes et 0,1 % plus élevé qu'en Ontario. C'est encore une fois le Nouveau-Brunswick qui enregistre les proportions de PIB les plus importantes, avec une moyenne de 1,2 %. On remarque cependant que cette province a obtenu, au cours de la période étudiée, d'importants transferts fédéraux afin de développer son réseau routier. Au Québec, de telles proportions du PIB avaient été enregistrées avant 1976, alors que la province développait aussi son réseau autoroutier. On note que les dépenses pour les immobilisations en infrastructures routières constituent à elles seules 47 % des dépenses totales en transport du Nouveau-Brunswick, contre 15 % en Ontario, 18 % au Québec et 19 % dans l'ensemble du Canada.

Comparaisons avec les États-Unis

Dépenses totales en transport

● Les sources de données sur les dépenses en transport aux États-Unis sont multiples et diverses, mais elles portent généralement sur une période assez limitée, surtout lorsqu'il s'agit des dépenses des États individuellement. La série de données sur les dépenses totales la plus pertinente provient du *U.S. Department of Transportation* (USDOT) et présente les dépenses en transport de tous les paliers gouvernementaux de l'ensemble des États-Unis de 1977 à 1999[7].

Le tableau 15 montre que le Québec et les États-Unis ont connu une diminution de leurs dépenses en transport de 1977 à 1999. En pourcentage du PIB, à partir de 1987, les dépenses américaines en transport étaient sous la moyenne de l'ensemble de la période. Par contre, la diminution de 0,45 % observée aux États-Unis était moins importante que ce qu'on observait au Québec, où les dépenses en transport avaient diminué de 0,74 % au cours de la période.

La différence de PIB par habitant entre le Québec et les États-Unis a un effet important sur leur niveau réel de dépenses en transport. En effet, les dépenses par habitant en dollars canadiens constants de 1992 ont sans interruption été plus élevées aux États-Unis au cours de la période étudiée. Sauf de 1982 à 1984, les États-Unis ont dépensé plus de 600 $ par habitant annuellement en transport, alors que le Québec a connu le maximum de ses dépenses en 1979, avec 499 $. En comparaison, en 1982, les États-Unis atteignaient leur minimum, avec 566 $ par habitant.

Dépenses en transport des États-Unis et du Québec, 1977 à 1999[1]

	États-Unis (localités, États et fédéral)			Québec (municipalités et province)		
Année	En millions de $ US courants	En pourcentage du PIB	Dépenses par habitant ($ Can 1992)	En millions de $ US courants	En pourcentage du PIB	Dépenses par habitant ($ Can 1992)
1977	49 049	2,42	620	1 207	2,31	469
1978	51 964	2,26	609	1 334	2,30	475
1979	60 366	2,36	640	1 536	2,37	499
1980	70 910	2,54	654	1 690	2,34	496
1981	76 941	2,46	627	1 788	2,22	464
1982	76 046	2,34	566	1 939	2,28	451
1983	79 795	2,26	567	2 058	2,24	451
1984	86 410	2,20	585	2 361	2,35	494
1985	95 376	2,26	618	2 415	2,25	483
1986	103 182	2,31	637	2 366	2,02	452
1987	107 155	2,26	647	2 523	1,96	456
1988	109 301	2,14	628	2 718	1,93	469
1989	113 384	2,07	617	2 985	2,01	484
1990	120 318	2,07	617	3 164	2,06	484
1991	128 772	2,15	617	3 189	2,06	458
1992	135 936	2,14	627	3 387	2,14	477
1993	139 497	2,10	617	3 484	2,15	478
1994	149 160	2,11	637	3 649	2,14	497
1995	155 491	2,10	640	3 536	1,99	470
1996	158 420	2,03	629	3 269	1,81	426
1997	164 435	1,98	627	3 343	1,77	427
1998	170 783	1,95	636	3 363	1,71	424
1999	182 804	1,97	663	3 310	1,57	409
Moyenne	...	**2,19**	**623**	...	**2,09**	**465**

Sources : U.S. Bureau of Transportation Statistics. *Government Transportation Financial Statistics 2001*, Washington, DC, 2002.
Ministère des Transports du Québec. Données internes.

[1] Les données des États-Unis ne sont pas totalement comparables à celles du Québec en raison du partage des compétences différent caractérisant les deux régions. Au Canada, le gouvernement fédéral n'a pas compétence sur le réseau routier, contrairement aux États-Unis.
[2] Taux de change SCAN vers $US converti sur une base trimestrielle. Voir la source dans l'encadré à la fin du texte.

Tableau 15

Dépenses en infrastructures routières

● Des données américaines sur les dépenses en infrastructures routières par État ont été compilées par le *General Accounting Office* pour la période de 1982 à 2000[8]. Ces dépenses peuvent globalement être comparées aux dépenses du MTQ en construction routière. Les États retenus aux fins de la comparaison sont le Maine, le Michigan, le New Hampshire, le New Jersey, l'État de New York et le Vermont, à cause de leur proximité géographique avec le Québec. Toutes les administrations étudiées ainsi que le Québec ont consacré, pour la période d'analyse, entre 0,15 et 0,45 % de leur PIB aux dépenses en immobilisations routières. Jusqu'en 1984, les pourcentages du Québec étaient parmi les plus élevés des administrations étudiées, aux environs de 0,4 %. Les pourcentages du Québec étaient cependant plus faibles en fin d'analyse alors que l'ensemble des États-Unis se situait en 2000 à un niveau plus élevé qu'en 1982, avec des dépenses en infrastructures de 0,42 % de son PIB. Les pourcentages de la majorité des États voisins, soit le Michigan, le New Jersey, l'État de New York et le Vermont, étaient également plus élevés que ceux du Québec en 2000.

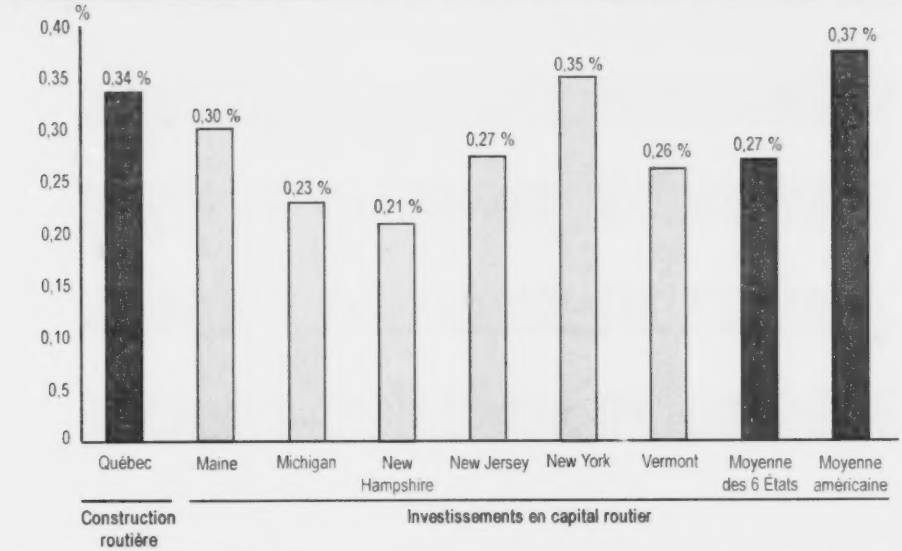
La figure 8 présente les moyennes des dépenses en infrastructures routières en pourcentage du PIB des différentes administrations pour la période analysée. Parmi les administrations étudiées, le Québec, avec 0,34 % de son PIB, venait au troisième rang pour la part de sa production intérieure consacrée aux infrastructures routières, après l'ensemble des États-Unis (0,37 %) et l'État de New York (0,35 %). Il est à remarquer qu'on est bien loin du 1,4 % qu'on observait au Québec pour les années 1973 à 1975, en pleine période de développement du réseau (figure 4).

Il existe cependant une différence majeure entre les États américains et le Québec lorsqu'on mesure les dépenses en infrastructures en dollars par habitant. Il s'est dépensé en moyenne 77 $ canadiens ($ de 1992) par habitant annuellement entre 1982 et 2000 au Québec, comparativement à 85 $ au New Hampshire, 93 $ au Michigan, 95 $ au Vermont, 101 $ au Maine, 136 $ au New Jersey et 177 $ dans l'État de New York. La moyenne pour l'ensemble des États-Unis était de 143 $, soit presque le double de celle du Québec.

Valeur du stock de capital québécois et américain

● Étant donné les tendances divergentes dans les investissements routiers entre le Québec et les États-Unis depuis 1982 (voir figure 9), il n'est pas surprenant de constater une évolution différente de la valeur du stock de capital routier de ces deux administrations. Les données sur la valeur du capital routier des États-Unis ont été compilées par le USDOT à partir de 38 sources différentes, et un calcul d'amortissement variable a été effectué pour chaque catégorie d'infrastructures[9]. Les estimations de la valeur du capital routier du Québec selon l'étude de Haritos[10] et selon celle de Gaudry[11] ont été ajustées de façon à pouvoir effectuer une comparaison avec les États-Unis. La figure 10

Moyennes des dépenses en infrastructures routières en proportion du PIB au Québec et dans quelques États américains, 1982 à 2000

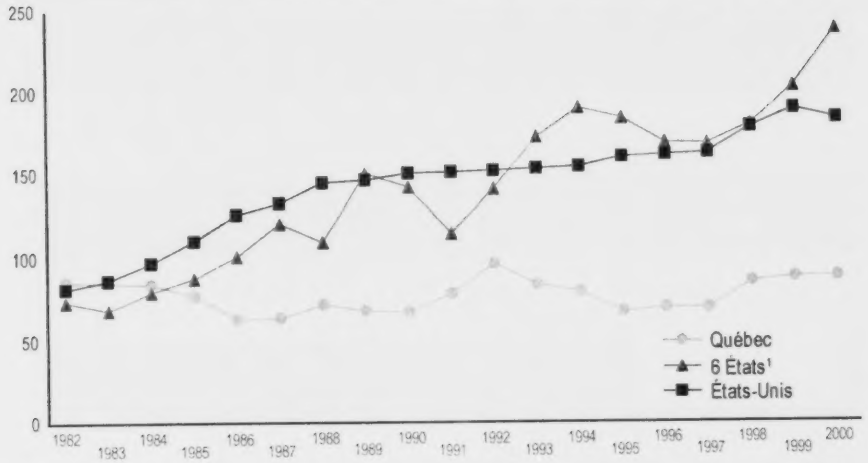


Sources : U.S. General Accounting Office. *Trends in State Capital Investment in Highways - Expenditures per 1,000$ of Gross State Product (GSP).* Ministère des Transports du Québec. Données internes.

Figure 8

compare l'évolution des stocks de capital routier du Québec et des États-Unis de 1969 à 1994 en proportion de leur valeur en 1969. On voit que, initialement, la valeur du capital routier croissait plus vite au Québec qu'aux États-Unis. Par contre, de 1978 à 1991, la valeur du capital routier a diminué en termes réels au Québec, alors qu'aux États-Unis elle continuait de croître de façon régulière. Ainsi, en 1994, la valeur du stock de capital aux États-Unis était de 60 % plus élevée qu'en 1969 en termes constants, alors qu'au Québec elle était de 15 % moins élevée. On note que le résultat obtenu avec cette comparaison est limité par des différences méthodologiques importantes entre les deux séries, notamment l'utilisation d'un taux d'amortissement géométrique unique de 10 % chez Gaudry et al. s'appliquant à toutes les catégories d'infrastructures québécoises (à l'exception des terrains)[12].

Dépenses en infrastructures routières par habitant aux États-Unis et au Québec (dollars canadiens de 1992), 1982 à 2000

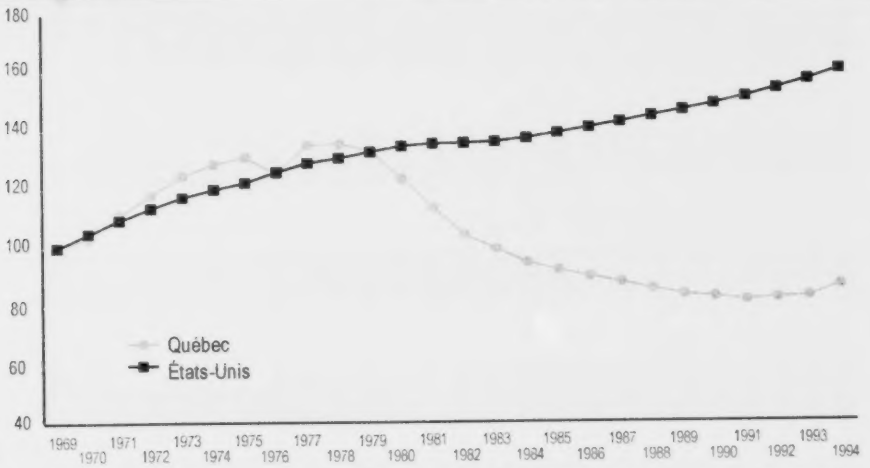


Sources : États-Unis : Barbara FRAUMENI, Productive Highway Capital Stock Measures, Federal Highway Administration (division du USDOT), 1999. Ministère des Transports du Québec. Données internes.

1 Maine, Michigan, New Hampshire, New Jersey, New York, Vermont.

Figure 9

Évolution de la valeur du stock de capital routier du Québec et des États-Unis en dollars constants (1969 = 100)



Sources : États-Unis : Barbara FRAUMENI, Productive Highway Capital Stock Measures, Federal Highway Administration (division du USDOT), 1999. Ministère des Transports du Québec. Données internes.

Figure 10

Conclusion

Les résultats présentés dans cet article constituent une première tentative en vue d'évaluer le niveau d'effort du Québec relativement à ses dépenses en transport. On a notamment vu que, depuis le milieu des années 70, les dépenses totales et en immobilisations du gouvernement du Québec dans les routes ont enregistré une baisse respective de 30 % et de 60 % en dollars constants. Les proportions de PIB dépensées au Québec en transport de 1990 à 2002 se comparaient néanmoins favorablement à celles de l'ensemble du Canada et de l'Ontario et suivaient généralement les mêmes tendances. Afin de développer son réseau routier, le Nouveau-Brunswick effectuait quant à lui des dépenses beaucoup plus élevées. Cependant, le niveau de dépenses consacré par le Québec à ses infrastructures routières semble avoir été insuffisant puisque la valeur du stock de capital routier a diminué entre 1978 et 1995.

Aux États-Unis par contre, la tendance fut plutôt à l'augmentation des dépenses en transport en termes réels, à la fois au total et pour les immobilisations routières. Bien qu'elles aient diminué en pourcentage du PIB, les dépenses aux États-Unis étaient supérieures à celles du Québec pour l'ensemble de la période étudiée. Ainsi, de 1977 à 1999, les dépenses annuelles par habitant en transport aux États-Unis étaient de 623 $ canadiens de 1992 en moyenne, alors qu'elles étaient de 465 $ au Québec. Pour ce qui est des investissements dans les infrastructures routières, les dépenses plus élevées aux États-Unis – mais équivalentes à celles du Québec en pourcentage du PIB – ont fait en sorte que la valeur du capital routier américain par habitant y a crû sans interruption au cours de la période étudiée.

Une voie de recherche qui n'a pas été explorée ici et qui pourrait mener à des résultats probants est l'étude des dépenses selon la longueur du réseau routier des administrations et diverses autres caractéristiques, mais des données fiables sur ces indicateurs ne sont cependant pas disponibles actuellement.

[1] Le transport scolaire a relevé du MTQ jusqu'en 1993, contrairement aux autres administrations pour lesquelles ce service n'a jamais relevé des responsabilités des ministères des transports.

[2] MINISTÈRE DES FINANCES DU QUÉBEC. *Budget 2002-2003. Énoncé complémentaire à la politique budgétaire du gouvernement*, p.3.

[3] MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES DU QUÉBEC. *Finances des organismes municipaux, 1991 à 1999.*

[4] TRANSPORTS CANADA. *Les transports au Canada 2003 – Rapport annuel (Addenda)*, 2004. http://www.tc.gc.ca/pol/fr/rapport/anre2003/add/index.htm

[5] Il s'agissait d'un effet temporaire dû au PAIP: on a vu dans la figure 4 que le MTQ a connu un retour à des dépenses plus faibles en 2003.

[6] On rappelle qu'il s'agit ici des paliers local et provincial seulement. Ces proportions seraient différentes si l'on incluait le palier fédéral, dont les compétences touchent principalement les transports maritime, aérien et ferroviaire.

[7] U.S. BUREAU OF TRANSPORTATION STATISTICS. Government Transportation Financial Statistics 2001, Washington, DC, 2002. http://www.bts.gov/publications/government_transportation_financial_statistics/2001/

[8] . Trends in State Capital Investment in Highways (GAO-03-915SP). http://www.gao.gov/special.pubs/gao-03-915sp/toc.html

[9] Barbara FRAUMENI. Productive Highway Capital Stock Measures, Federal Highway Administration,1999. http://www.fhwa.dot.gov/reports/phcsm/index.htm

[10] Z.J. HARITOS. Coûts et recettes associés au transport au Canada de 1969 à 1979, Transports Canada, 1982, 87 pages.

[11] Marc GAUDRY, Sylvie MALLET et Claudette MARULLO. BRQ-1 : Un premier bilan intégré des coûts et revenus du réseau routier au Québec et du transport public de la grande région de Montréal de 1979 à 1994, Centre de recherche sur les transports, Montréal, révisé en 1997.

[12] Cette comparaison pourrait être reprise en appliquant au capital routier du Québec les taux d'amortissement maintenant utilisés dans la comptabilité du MTQ.

Sources des données :
PIB :
Canada : CansimII, séries V687179 (Canada), V687227 (N-B), V123698 et V687239 (Qc.), V687251 (On.).
États-Unis : Bureau of Economic Analysis, U.S. Department of Commerce. *Current-Dollar and "Real" Gross Domestic Product*, 2004.
Population:
Canada : CansimII, séries V466668 (Canada), V467928 (N-B), V11 et V468243 (Qc.), V468558 (On.).
États-Unis : US census Bureau, Population Division. *Total population Estimates*, 2004 (É-U).
Indice des prix à la consommation :
Canada : CansimII, série V737344.
États-Unis : Bureau of Labor Statistics, U.S. Department of Labor, *Consumer Price Index - All Items*, 2004 (É-U).
Taux de change $Can/$US :
CansimII, Série V81719.

Remerciements :
L'auteur désire remercier Michel Beaulé, son superviseur de stage, ainsi qu'Éric Genest-Laplante pour leur aide généreuse lors de la rédaction de cet article.

ANALYSE

Plus ou moins de camions sur nos routes ? Une discussion des résultats de Statistique Canada

France-Serge Julien *Analyste en planification des transports - Service de la modélisation des systèmes de transport*

Contexte et objectifs

En mai 2005, la Division des transports de Statistique Canada a publié une étude intitulée : *Trop de camions sur les routes?*[1] Un des principaux points saillants de cette analyse, à l'échelle canadienne, est ainsi formulé : « *Depuis la fin des années 1990, les conducteurs d'automobiles ont l'impression croissante qu'il y a plus de camions sur les routes. En fait, de 2000 à 2003, le nombre de camions a diminué de 0,2 %, tandis que le nombre de voitures s'est accru de 5,5 %* »[2]. Peut-on établir un lien causal direct entre la diminution du parc de véhicules lourds enregistrés au Canada, et l'état de la circulation sur les routes ?

En fait, d'autres indicateurs permettant plus directement de mesurer l'évolution des déplacements de camions sur les réseaux routiers, en l'occurrence les relevés de circulation, donnent un portrait différent de la situation, où il apparaît que le transport routier est de plus en plus présent sur les routes. Comme certains acteurs en transport s'interrogent sur le phénomène rapporté par Statistique Canada, l'analyse qui suit vise à nuancer le constat de l'organisme et à mieux évaluer l'évolution du transport routier des marchandises, au Québec, au cours des dernières années.

Il n'existe pas de données permettant d'avoir un portrait complet de l'évolution de la demande en transport des marchandises et en camionnage. Pour obtenir un ordre de grandeur, nous devons donc recourir à divers indicateurs provenant de sources multiples, comme le tonnage transporté par certains types de transporteurs, la valeur des biens transportés, l'évolution des parcs de camions et les relevés de circulation, et en tirer des conclusions.

Compte d'autrui : évolution des tonnes transportées et du nombre de tonnes-kilomètres parcourues se rapportant aux mouvements de marchandises pour les marchés intérieurs et extérieurs du Québec

	1990		2002	
Segment de marché	Tonnes	Tonnes-kilomètres	Tonnes	Tonnes-kilomètres
		en millions		
Québec - Québec	18,2	4 082	33,0	7 478
Québec - Reste du Canada	12,9	10 230	24,1	18 535
Québec – États-Unis	9,5	4 391	47,8	22 055

Source : Statistique Canada, *Le camionnage au Canada, 1990 et 2002*, n° 53-222-XIB au catalogue.

Tableau 16

Une forte croissance du transport routier, particulièrement sur les longues distances

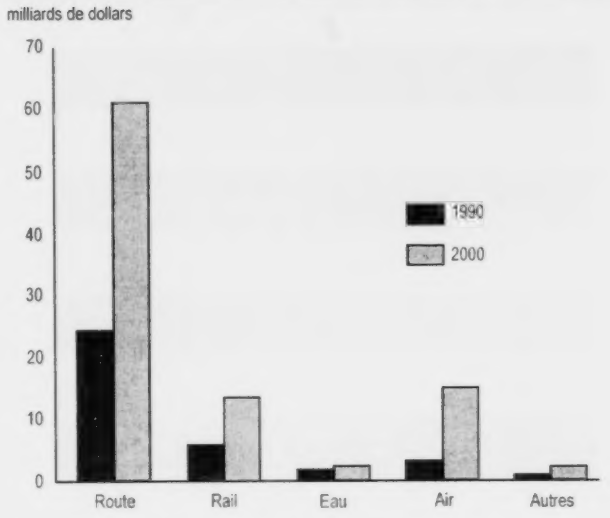
De 1990 à 2002, le tonnage véhiculé par les transporteurs pour compte d'autrui[3] a crû de 158 %[4] (tableau 16), avec une augmentation des tonnes-kilomètres du même ordre. Au cours de cette même période, le commerce avec les États-Unis a connu un essor important, le tonnage transporté ayant quintuplé. Cette hausse est principalement attribuable à l'augmentation des échanges (tonnes-kilomètres) avec les États-Unis qui ont aussi quintuplé, alors que la hausse des tonnes-kilomètres à l'intérieur du Québec et avec le reste du Canada n'était que d'environ 80 %. Dans le domaine du transport routier pour compte d'autrui de plus en plus de marchandises sont donc transportées sur de longues distances.

L'intensification des échanges assurés par le camionnage entre le Québec et les États-Unis est révélée aussi dans les données économiques. En effet, de 1990 à 2000, outre le transport aérien, c'est le transport routier, avec une augmentation supérieure à 150 %[5], qui a connu la plus forte croissance au chapitre de la valeur des biens transportés entre le Québec et les États-Unis (figure 11). En 2000, les deux tiers de la valeur des biens échangés entre le Québec et les États-Unis ont été acheminés par le transport routier.

Le profil de la structure du camionnage est également un indicateur de la croissance de cette industrie. Entre 1996 et 2002 seulement, le parc de véhicules lourds s'est accru de 65 % (figure 12). Mais c'est surtout l'évolution de la composition de ce parc qui révèle les particularités de la sollicitation des réseaux, notamment en ce qui concerne le kilométrage parcouru par les camions. Au Québec, en 2002, on dénombrait plus du double de véhicules lourds associés au transport pour compte propre qu'au transport pour compte d'autrui. Mais, pour la période 1996-2002, la croissance du nombre de véhicules pour compte d'autrui a dépassé 100 %, alors qu'elle n'était que de 50 % pour le compte propre. Or les camions pour compte propre desservent essentiellement des marchés locaux[6] ,alors que les transporteurs pour compte d'autrui effectuent essentiellement des déplacements interurbains, interprovinciaux et internationaux. Selon l'enquête sur le camionnage de 1999[7], les déplacements dans le transport pour compte d'autrui sont d'une distance moyenne de 470 km, alors que dans le transport pour compte propre ils sont de 248 km[8]. On en déduit que la forte augmentation du parc de véhicules pour compte d'autrui est liée à un accroissement des déplacements de longues distances. Cela concorde d'ailleurs avec le renforcement de la desserte du marché extérieur du Québec.

Les données provenant de l'Enquête sur les véhicules au Canada sont également utiles à la caractérisation des déplacements interurbains de véhicules lourds. Pour l'année 2002, le kilométrage moyen des camions de 15 tonnes[9] et plus (110 500 km)[10], qui effectuent la majeure partie[11] des déplacements interurbains de camions lourds circulant sur le territoire du Québec, était de 5 fois supérieur à celui effectué par les camions pesant entre 4,5 t et 15 t (20 700 km).

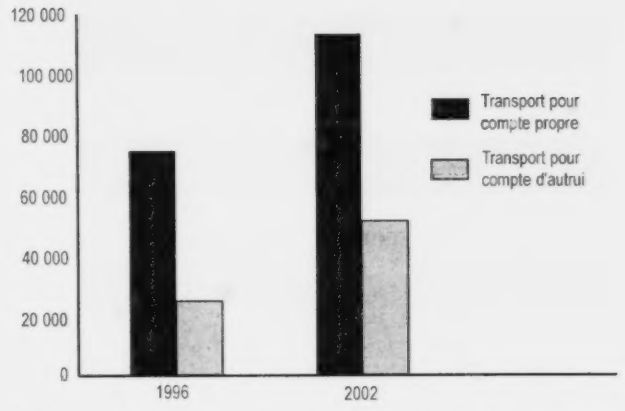
Valeur annuelle des échanges entre le Québec et les États-Unis, 1990 et 2000



Source : ISQ, Direction des comptes et études économiques, compilations spéciales.

Figure 11

Nombre de camions au Québec, 1996 et 2002



Source : SAAQ, Registre des propriétaires et exploitants de véhicules lourds de la Commission des transports du Québec

Figure 12

Une croissance qui se reflète sur le réseau routier

Les relevés de circulation constituent aussi un excellent indicateur de l'achalandage sur le réseau routier. Le tableau 17 montre l'évolution de quelques relevés de circulation de camions, entre 2000 et 2003, à différents endroits stratégiques sur le réseau autoroutier québécois. Il y a eu, au Québec, une croissance de la circulation des véhicules lourds. D'ailleurs, les données de Statistique Canada tendent à le confirmer: selon l'organisme, entre 2000 et 2003, il y eu, au Québec, une augmentation de 17 % du nombre d'expéditions effectuées par les entreprises de camionnage de longue distance pour compte d'autrui[12]. Cette situation n'est pas unique puisque, à l'échelle canadienne, il y a eu une augmentation de 13 % du nombre d'expéditions effectuées par les entreprises de camionnage de longue distance pour compte d'autrui.

Croissance de l'achalandage des camions sur le réseau routier du Québec

Autoroute/Route	Endroit	Croissance du DJMA (camions) 2000-2003	Croissance de la part relative des camions par rapport à tous les véhicules 2000-2003
		en %	*en %*
410	Sherbrooke	24	0,9
185	Dègelis	8	3,3
20	Lévis	15	0,5
73	Charlesbourg	34	2,3
40	Pointe-Fortune	9	-2,1
40	Yamachiche	14	0,4
20	Vaudreuil-Dorion	14	-1,0
15	Napierville	7	0,3

Source : Relevés de circulation du Service des chaussées du ministère des Transports du Québec.
[1] Débit journalier moyen annuel.

Tableau 17

Signalons qu'au cours de cette période, la part relative des camions dans l'ensemble de la circulation (tableau 17) a connu de légères augmentations sur quelques-uns des tronçons routiers étudiés. Cela signifie donc que l'augmentation du nombre de camions sur ces tronçons est quelque peu supérieur à celle du nombre de véhicules légers. À d'autres endroits, la part des camions a légèrement diminué. Globalement, on peut conclure que la proportion du nombre de camions par rapport à l'ensemble des véhicules circulant sur le réseau routier est demeurée relativement stable de 2000 à 2003.

Une tendance de fond, ici comme ailleurs

Le livre vert publié par l'Union Européenne, *Vers une stratégie européenne de sécurité d'approvisionnement énergétique*, prévoit que le développement économique entraînera une augmentation de 38 % de la demande en transport d'ici à 2010[13]. L'Union Européenne croit aussi que, dans la mesure où les tendances observées au cours des dernières années vont se maintenir, les véhicules lourds connaîtront l'augmentation la plus élevée, soit une croissance de 50 % par rapport au niveau de 1998. Selon un scénario de croissance modérée, la France prévoit une croissance de 40 % du transport des marchandises, d'ici à 2020[14].

Plus près de nous, la croissance estimée du transport des marchandises aux États-Unis serait de l'ordre de 80 % d'ici à 2020 dans le Nord-Est et de l'ordre de 100 % dans l'Ouest[15,16]. Après le transport aérien, le transport routier est le mode dont la croissance annuelle sera la plus élevée.

Pour ce même horizon de l'an 2020, la demande globale en transport au Canada « pourrait être supérieure de plus de 50 % à ce qu'elle était en 1990 »[17]. Cet accroissement à l'échelle canadienne est principalement attribuable au camionnage. En effet, sur la seule base du tonnage transporté, le camionnage sera le secteur du transport des marchandises qui connaîtra la plus forte croissance[18], sa part modale passant de 27,6 % en 1998 à 30,5 % en 2015, alors que les parts des modes maritime et aérien passeront respectivement de 38,7 % et 33,6 % en 1998 à 37,0 % et 32,5 % en 2015.

En conclusion

Le camionnage assure une grande part de l'approvisionnement du marché intérieur du Québec et des échanges avec ses partenaires économiques nord-américains. Étant donné la croissance économique qu'a connu le Québec au fil des ans, il n'est pas surprenant de constater que tous les indicateurs, notamment les relevés de circulation, les données en matière de commerce international, les enquêtes auprès des transporteurs, concourent à démontrer que le camionnage est sans cesse en croissance dans le paysage routier du Québec. Et cela n'est pas près de changer, ici comme ailleurs.

[1] STATISTIQUE CANADA, *Trop de camions sur les routes*, nº 11-621-MIF2005028 au catalogue, Mai 2005, 8p.

[2] Idem, p1.

[3] STATISTIQUE CANADA, *Le camionnage au Canada*, 2002, nº 53-222-XIB au catalogue. La population cible de cette enquête comprend toutes les expéditions interurbaines (expéditions sur une distance de plus de 24 km) transportées par les transporteurs routiers pour compte d'autrui domiciliées au Canada, dont les recettes annuelles d'exploitation sont de 1 million de dollars et plus, et dont la majeure partie des recettes provient de transports sur de longues distances (80 km et plus).

[4] Il n'existe pas, pour le Québec, de données permettant de dresser un portrait comparable pour le compte propre mais des données américaines, nous permettent de constater que les tonnes-kilomètres pour le compte d'autrui augmentent plus rapidement que le compte propre, puisque entre 1997 et 2002, leur croissance a été respectivement de 35 % et 12%.
U.S. DEPARTMENT OF TRANSPORTATION; U.S. DEPARTMENT OF COMMERCE; *2002 Economic Census. transportation, 2002 Commodity Survey. (2003)*. Voir : http://www.bts.gov/publications/commodity_flow_survey/2002/united_states_final/

[5] INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC, Direction des comptes et des études économiques, Compilations spéciales.

[6] Selon l'enquête américaine menée auprès des entreprises effectuée en 2002, les camions se déplaçant pour compte d'autrui parcourent en moyenne 923 km, alors que la distance moyenne parcourue par les camions pour compte propre est de 112 km. En cinq ans la moyenne des distances parcourues par les camions a cru de 38 %.

[7] MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Les déplacements interurbains de véhicules lourds au Québec, Enquête sur le camionnage de 1999*, (2003). Voir : http://www.mtq.gouv.qc.ca/fr/camionnage/enquete1999.asp

[8] Toujours selon l'enquête sur le camionnage de 1999, le camionnage pour compte d'autrui représentait quatre fois plus de véhicules-kilomètres et dix fois plus de tonnes-kilomètres que le camionnage pour compte propre.

[9] Tonnes brutes

[10] STATISTIQUE CANADA, *Enquête sur les véhicules au Canada, Annuel 2002*, nº 53-223-XIF au catalogue.

[11] Selon l'enquête sur le camionnage de 1999, les camions et semi-remorques, sans chargement à bord, pesaient en moyenne 17 tonnes, alors que le poids des trains routiers était de 21 tonnes. Le poids moyen des porteurs quant à lui était d'environ 8 tonnes. Les tracteurs et semi-remorques ainsi que les trains routiers assurent plus des trois quarts des déplacements interurbains de camions circulant sur le territoire du Québec.

[12] STATISTIQUE CANADA, *Le camionnage au Canada, 2000 et 2003*, nº 53-222-XIB au catalogue, tableau 3.6.

[13] UNION EUROPÉENNE, Livre Vert - *Vers une stratégie européenne de sécurité d'approvisionnement énergétique, 2001*. http://europa.eu.int/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexplus!prod!DocNumber&lg=fr&type_doc=COMfinal&an_doc=2000&nu_doc=769

[14] Comités interministériels pour l'aménagement et le développement du territoire, *Les grands axes de la politique des transports, 2003*. Voir : http://www.datar.gouv.fr/datar_site/datar_Framedef.nsf/a16806d1c4a684218125654e004609a1/ecb04ca9a4768a86c1256747003214ed?OpenDocument

[15] U.S DEPARTMENT OF TRANSPORTATION CONFERENCE, *Freight trends/issues, multimodal system flows and forecast, and policy implications*. USDOT, avril 2001, http://gulliver.trb.org/conferences/2001SummerPorts/Session9Maring.pdf

[16] USDOT, *Financing Freight Transportation Improvements, Exploring Future Options*, 30 avril 2001.

[17] TRANSPORTS CANADA, *Les transports au Canada 2002, rapport annuel*. http://www.tc.gc.ca/pol/fr/rapport/anre2002/toc_f.htm

[18] TAF CONSULTANTS, *Freight Transport Trends & Forecasts to 2015*, rédigé pour la Direction de l'analyse économique de Transports Canada, Ottawa, mars 2000. http://www.tafis.com/

Les articles publiés dans le **Bulletin économique du transport** reflètent uniquement le point de vue de leurs auteurs et n'engagent en rien le ministère des Transports du Québec.

Transports Québec